

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL
ET UNIVERSITÉ DE PAU ET DES PAYS DE L'ADOUR

LE RÔLE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DANS L'ATTRACTIVITÉ
TOURISTIQUE URBAINE

THÈSE
PRÉSENTÉE EN COTUTELLE
COMME EXIGENCE PARTIELLE
DU DOCTORAT EN ÉTUDES URBAINES (UQAM) | AMÉNAGEMENT (UPPA)

PAR
MARYSE BOIVIN

FÉVRIER 2016

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL
Service des bibliothèques

Avertissement

La diffusion de cette thèse se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire *Autorisation de reproduire et de diffuser un travail de recherche de cycles supérieurs* (SDU-522 – Rév.07-2011). Cette autorisation stipule que «conformément à l'article 11 du Règlement no 8 des études de cycles supérieurs, [l'auteur] concède à l'Université du Québec à Montréal une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de [son] travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, [l'auteur] autorise l'Université du Québec à Montréal à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de [son] travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris l'Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de [la] part [de l'auteur] à [ses] droits moraux ni à [ses] droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, [l'auteur] conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont [il] possède un exemplaire.»

REMERCIEMENTS

Merci à l'Université du Québec à Montréal (UQAM) et à l'Université de Pau et des Pays de l'Adour (UPPA) d'avoir permis la réalisation de cette thèse en cotutelle.

À Georges Tanguay, mon directeur de thèse, qui a cru en moi dès le départ et qui m'a guidée avec assiduité durant quatre ans vers l'achèvement de ce projet. Merci pour ton énergie contagieuse, ta réactivité et ton franc parler.

À Vincent Vlès, codirecteur français, qui a accepté sans hésiter de me suivre au départ et qui s'est avéré très dynamique et actif dans l'évolution de la thèse. Merci de votre confiance et votre disponibilité.

Aux membres du jury, pour votre temps et votre contribution à la finition de cette thèse.

Aux intervenants urbains et touristiques des villes de Québec et Bordeaux, ainsi qu'aux touristes, qui ont généreusement accepté de participer à ma recherche.

Aux Mairies, Élus et Offices de tourisme qui ont rendu possible la réalisation de l'enquête sur le terrain auprès des touristes.

À Bruno Sarrasin, pour avoir mis l'étincelle de la thèse dans mon esprit en 2010 alors que je doutais encore de la voie à suivre. Merci aussi pour tous les projets académiques réalisés ensemble et pour ton amitié.

À Paul Arsenault, pour m'avoir fourni un travail déterminant dans ma décision de rentrer au doctorat, lequel m'a amenée à une belle année d'enseignement auprès des étudiants du baccalauréat en gestion du tourisme et de l'hôtellerie de l'UQAM.

À Jean-Pierre Augustin, pour son accueil à la Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine.

À Raymond Laliberté pour avoir répondu patiemment à mes questions SPSS.

À Maritza, chère amie et correctrice exceptionnelle. Merci d'être toujours là!

Aux professeurs du Département d'études urbaines et touristiques (DEUT), de l'Institut national de recherche scientifique (INRS) et de l'UPPA, qui m'ont enseigné en séminaire, ont assisté à mon examen doctoral ou m'ont conseillée pour une question particulière. Merci d'avoir guidé certains de mes pas.

Aux professeurs des autres départements avec qui j'ai apprécié travailler. Merci de votre ouverture à l'interdisciplinarité et pour votre passion du métier.

À Chantal et Nicole au DEUT, pour votre support constant et votre contact si agréable. Au personnel du Laboratoire des sciences de la gestion, de la Bibliothèque centrale, de la REPRO-UQAM, du Service de soutien académique, de la Fondation de l'UQAM et tous les autres services pour vos multiples assistances rendues.

Aux employés de l'École doctorale Sciences sociales et humanités de l'UPPA, pour avoir répondu à mes multiples questions reliées à la cotutelle tout au long de la thèse.

Aux programmes de bourses de doctorat du Conseil de recherches en sciences humaines du Canada (CRSH), Frontenac pour les cotutelles de thèse franco-

québécoise, Mobilité étudiante du Service des relations internationales, Jean-Marc Eustache en tourisme durable, AEESG UQAM et Fond à l'accessibilité et à la réussite des études, pour m'avoir donné la capacité financière de réaliser ce doctorat.

À mes compères de thèse en études urbaines. Quelle chance d'avoir eu des collègues si compétents, généreux et dynamiques!

À mes ami(e)s du Québec que j'aime profondément. Merci de m'avoir accompagnée dans mes différents cheminements et pour tous les moments partagés. Une chance que je vous ai et que la distance n'altère pas cette belle affection!

À mes ami(e)s en France que je découvre et qui me découvrent! Merci de faire une place pour moi dans votre vie et de votre support dans l'achèvement de ce projet.

À ma famille, bulle d'amour inconditionnelle. Merci à mes parents pour avoir appuyé chacune de mes démarches et m'avoir encouragée à ouvrir pleinement mes ailes. À ma sœur pour son oreille, sa confiance et sa douceur, à mon frère pour avoir inspiré plusieurs de mes pas ainsi qu'à mes neveux et nièces, pour la bouffée d'amour qu'ils me donnent à chacune des retrouvailles.

À ma belle-famille française, pour m'avoir accueillie dans leur cœur et dans leur demeure. Merci de votre soutien et de votre amour, si essentiels à ma vie en France.

À ma moitié, David, qui depuis notre rencontre au Pérou en 2011, a été le meilleur public de ma thèse et de tous mes états d'âmes! Merci de m'avoir forcée à me reposer quand j'en avais besoin et poussée à travailler fort quand la procrastination me guettait. Merci aussi de ton amour, ta patience, ta confiance et ton support sans faille!

Et le plus grand des remerciements à notre toute petite Alyssa née en août 2015.
Merci pour t'être installée en douceur dans mon corps et m'avoir donné toute la force
d'aller jusqu'au bout.

En gros, merci à la vie et à tous les gens qui l'ont composée pour m'avoir amenée
jusqu'ici!

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES FIGURES.....	xi
LISTE DES TABLEAUX.....	xv
LISTE DES ABRÉVIATIONS, SIGLES ET ACRONYMES	xix
RÉSUMÉ	xxiii
INTRODUCTION	1
CHAPITRE I	
DÉVELOPPEMENT DURABLE DES VILLES ET TOURISME URBAIN.....	7
1.1 Développement urbain durable.....	7
1.1.1 Histoire et définition.....	8
1.1.2 Courants d'urbanisme	10
1.1.3 Développement durable : nécessité et contradictions	13
1.1.4 Émergence de la ville durable	16
1.1.5 Dimensions du développement durable	19
1.1.6 Indicateurs de développement durable.....	31
1.1.7 Attractivité des villes durables	33
1.2 Tourisme urbain.....	36
1.2.1 Définition et recherche en tourisme urbain	36
1.2.2 Urbanisation, urbanité et espace.....	44
1.2.3 Attractivité touristique des villes.....	50
1.2.4 Motivations et pratique du tourisme urbain	53
1.2.5 Impacts du tourisme urbain	57
1.2.6 Tourisme urbain durable	64
CHAPITRE II	
ATTRACTIVITÉ TOURISTIQUE DE LA VILLE DURABLE	69
2.1 Problématique.....	69

2.1.1	Tourisme urbain et développement durable	70
2.1.2	Question de recherche.....	79
2.2	Cadre de recherche.....	81
2.2.1	Cadre conceptuel	81
2.2.2	Sous-questions de recherche.....	92
2.2.3	Hypothèses.....	95
CHAPITRE III		
	MÉTHODOLOGIE MIXTE DE RECHERCHE	101
3.1	Méthodologie mixte	101
3.1.1	Consultation des acteurs urbains et touristiques : méthode qualitative ..	103
3.1.2	Perception des touristes : méthode quantitative.....	107
3.2	Terrains de recherche	113
3.2.1	Québec et Bordeaux.....	114
3.2.2	Conditions de validité interne et externe	116
3.2.3	Considérations éthiques	118
CHAPITRE IV		
	LIER LE DÉVELOPPEMENT DURABLE AU TOURISME URBAIN : LES CAS DE QUÉBEC ET BORDEAUX.....	121
4.1	Évolution du développement durable.....	121
4.1.1	Contexte mondial.....	122
4.1.2	Mise en œuvre du développement durable : Québec en action	129
4.1.3	Mise en œuvre du développement durable : Bordeaux en action.....	159
4.2	Perception des acteurs urbains et touristiques de Québec et Bordeaux : résultats qualitatifs.....	199
4.2.1	Québec	200
4.2.2	Bordeaux.....	224
4.2.3	Comparaison Québec et Bordeaux	257
4.3	Perception des touristes à Québec et Bordeaux : résultats quantitatifs	267
4.3.1	Données descriptives	268
4.3.2	Classement des indicateurs	278
4.3.3	Analyses factorielles	282

4.3.4 Variables ayant une incidence sur les facteurs.....	295
4.3.5 Corrélations entre les facteurs	318
4.4 Articulation mixte des résultats de Québec et Bordeaux.....	325
4.4.1 Québec.....	326
4.4.2 Bordeaux	335
4.4.3 Comparaison Québec et Bordeaux.....	346
CHAPITRE V	
DÉVELOPPEMENT DURABLE ET TOURISME URBAIN : QUELLES LEÇONS RETENIR ?	355
5.1 Différenciation et convergence entre Québec et Bordeaux	355
5.1.1 Perception des acteurs urbains et touristiques : résultats qualitatifs	356
5.1.2 Perception des touristes : résultats quantitatifs	358
5.1.3 Bilan : articulation mixte des résultats	367
5.2 Retour : cadre conceptuel, questions de recherches et hypothèses.....	377
5.2.1 Reconnaissance accordée aux éléments d'attraits et au développement durable.....	377
5.2.2 Rôle des dimensions du développement durable sur l'attractivité touristique de la ville	383
5.2.3 Incidence des marqueurs de développement durable.....	386
5.2.4 Question principale de recherche	388
5.3 Contribution à la recherche.....	393
5.4 Limites	396
CONCLUSION	399
APPENDICE A	
GUIDES D'ENTREVUES	409
APPENDICE B	
ANALYSE DE CONTENU	413
APPENDICE C	
QUESTIONNAIRES	419
APPENDICE D	
FORMULAIRES D'INFORMATION ET DE CONSENTEMENT	425
APPENDICE E	
ANALYSES FACTORIELLES PAR ÉCHANTILLON.....	431

APPENDICE F	
MATRICE DE CORRÉLATIONS ENTRE LES VARIABLES D'ATTRACTIVITÉ	447
APPENDICE G	
ANALYSE FACTORIELLE - ATTRACTIVITÉ	449
APPENDICE H	
ANALYSES FACTORIELLES - ATTRACTIVITÉ AVANT SUPPRESSION DES VARIABLES	453
APPENDICE I	
MATRICE DE CORRÉLATIONS ENTRE LES INDICATEURS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE	465
APPENDICE J	
ANALYSE FACTORIELLE - DÉVELOPPEMENT DURABLE	467
APPENDICE K	
ANALYSE FACTORIELLE - DÉVELOPPEMENT DURABLE AVANT SUPPRESSION D'UNE VARIABLE	473
BIBLIOGRAPHIE	479

LISTE DES FIGURES

Figure	Page
1.1	Trois dimensions du développement durable 32
1.2	Attraction tripartite 50
2.1	Attraction tripartite de la ville durable..... 89
2.2	Cadre conceptuel du lien entre développement durable et attractivité touristique urbaine 95
4.1	Carte du Canada, provinces et Ville de Québec 140
4.2	Résidence Sherpa, lieu de mixité sociale..... 145
4.3	Fortifications de Québec, porte Saint-Jean 147
4.4	Écolobus..... 150
4.5	Jardin Saint-Roch entouré d'institutions et d'entreprises 153
4.6	Évolution du nombre de nuitées vendues à Québec (2003-2014) 155
4.7	Évolution du nombre de chambres à Québec (2003-2014) 155
4.8	Château Frontenac 156
4.9	Carte touristique du centre-ville de Québec..... 157
4.10	Carte de la France, régions et Ville de Bordeaux 174
4.11	Miroir d'eau, espace de sociabilité 181
4.12	Porte Cailhau, monument historique 183
4.13	Tramway de Bordeaux..... 186
4.14	Fleuve comme filière prometteuse..... 190
4.15	Évolution des nuitées vendues à Bordeaux (2003-2014)..... 192
4.16	Évolution du nombre de chambres à Bordeaux (2003-2014)..... 193

4.17	Carte touristique du centre-ville de Bordeaux.....	194
4.18	Place de la Bourse	196
4.19	Mentions des acteurs concernant l'émergence du développement durable à Québec.....	201
4.20	Mentions des acteurs concernant les manifestations concrètes du développement durable à Québec.....	203
4.21	Mentions des intervenants concernant les principaux acteurs impliqués dans le développement durable à Québec.....	205
4.22	Mentions des acteurs concernant la finalité touristique de l'approche de développement durable à Québec.....	206
4.23	Mentions des acteurs concernant la dimension économique du développement durable à Québec.....	208
4.24	Colline parlementaire	209
4.25	Mentions des acteurs concernant la dimension environnementale du développement durable à Québec.....	210
4.26	Promenade Samuel-De Champlain	212
4.27	Mentions des acteurs concernant la dimension sociale du développement durable à Québec	216
4.28	Rue Saint-Joseph (Nouvo Saint-Roch)	217
4.29	Mentions des acteurs concernant la dimension culturelle du développement durable à Québec	219
4.30	Fêtes de la Nouvelle-France	220
4.31	Mentions des acteurs concernant les moyens de découvrir le profil durable de la ville Québec.....	221
4.32	Mentions des acteurs concernant l'attractivité du développement durable à Québec.....	223
4.33	Mentions des acteurs concernant les priorités stratégiques à Québec.....	223
4.34	Mentions des acteurs concernant l'émergence du développement durable à Bordeaux	225
4.35	Mentions des acteurs concernant les manifestations concrètes du développement durable à Bordeaux	226

4.36	Mentions des intervenants concernant les principaux acteurs impliqués dans le développement durable à Bordeaux.....	228
4.37	Mentions des acteurs concernant la finalité touristique de l'approche de développement durable à Bordeaux.....	229
4.38	Mentions des acteurs concernant la dimension économique du développement durable à Bordeaux.....	232
4.39	Pont Jacques-Chaban-Delmas.....	233
4.40	Mentions des acteurs concernant la dimension environnementale du développement durable à Bordeaux.....	234
4.41	Jardin public.....	236
4.42	Mentions des acteurs concernant la dimension sociale du développement durable à Bordeaux	240
4.43	Place Saint-Pierre et ses terrasses	243
4.44	Mentions des acteurs concernant la dimension culturelle du développement durable à Bordeaux	245
4.45	Œuvre d'art publique dans la ville (Jaume Plensa).....	249
4.46	Mentions des acteurs concernant les moyens de découvrir le profil durable de la ville Bordeaux	252
4.47	Mentions des acteurs concernant l'attraction du développement durable à Bordeaux	254
4.48	Mentions des acteurs concernant les priorités stratégiques à Bordeaux	256
4.49	Modes de transport - déplacements des visiteurs dans la ville	271
4.50	Dimension la plus importante à considérer selon les touristes	275
4.51	Marqueurs d'information consultés.....	276
4.52	Importance accordée aux attraits touristiques.....	288
4.53	Importance accordée aux variables de développement durable.....	294
4.54	Corrélations entre les facteurs de développement durable et d'attractivité touristique (ensemble des répondants).....	321
4.55	Corrélations entre les facteurs de développement durable et d'attractivité touristique (Québec)	323

4.56	Corrélations entre les facteurs de développement durable et d'attractivité touristique (Bordeaux).....	325
5.1	Attractivité touristique urbaine en quatre niveaux	364
5.2	Cadre conceptuel renouvelé du lien entre le développement durable et l'attractivité touristique urbaine	393

LISTE DES TABLEAUX

Tableau	Page
3.1	Liste des intervenants urbains et touristiques interrogés par ville 106
4.1	Chronologie du développement durable à l'international..... 123
4.2	Synthèse comparative des éléments mentionnés par les acteurs de Québec et Bordeaux concernant les dimensions du développement durable 261
4.3	Répartition des réponses reliées à l'administration du questionnaire 268
4.4	Répartition des réponses reliées aux caractéristiques de voyage (1/3) 269
4.5	Répartition des réponses reliées aux caractéristiques de voyage (2/3) 270
4.6	Répartition des réponses reliées aux caractéristiques de voyage (3/3) 273
4.7	Répartition des réponses reliées aux marqueurs d'information utilisés 274
4.8	Répartition des réponses reliées au profil des touristes par ville visitée 277
4.9	Moyenne et rang d'importance des attraits touristiques considérés lors de la préparation de ce voyage (Québec et Bordeaux) 280
4.10	Moyenne et rang des caractéristiques urbaines auxquelles s'attardent les touristes lors du choix et de la planification du séjour (Québec et Bordeaux) 281
4.11	Barème d'évaluation d'une corrélation..... 283
4.12	Tests préalables à l'interprétation de l'analyse factorielle sur les indicateurs d'attractivité 284
4.13	Analyse factorielle basée sur les attraits touristiques (ensemble)..... 285
4.14	Lecture du alpha de Cronbach 287
4.15	Valeur du alpha de Cronbach par dimension du développement durable ... 288

4.16	Tests préalables à l'interprétation de l'analyse factorielle sur les indicateurs de développement durable.....	290
4.17	Analyse factorielle basée sur les caractéristiques de développement durable (ensemble)	291
4.18	Valeur du alpha de Cronbach par dimension du développement durable	293
4.19	Test Kruskal-Wallis, facteur « enceinte » par caractéristiques des voyageurs urbains	298
4.20	Test Kruskal-Wallis, facteur « contexte » par caractéristiques des voyageurs urbains	301
4.21	Test Kruskal-Wallis, facteur « attraits complémentaires » par caractéristiques des voyageurs urbains	303
4.22	Test Kruskal-Wallis, facteur « noyau d'attractivité » par caractéristiques des voyageurs urbains.....	307
4.23	Test Kruskal-Wallis, facteur « social » par caractéristiques des voyageurs urbains	311
4.24	Test Kruskal-Wallis, facteur « culturel » par caractéristiques des voyageurs urbains	313
4.25	Test Kruskal-Wallis, facteur « environnemental » par caractéristiques des voyageurs urbains.....	315
4.26	Test Kruskal-Wallis, facteur « économique » par caractéristiques des voyageurs urbains.....	317
4.27	Corrélations entre les facteurs de développement durable et d'attractivité touristique (ensemble des répondants)	320
4.28	Corrélations entre les facteurs de développement durable et d'attractivité touristique (Québec)	322
4.29	Corrélations entre les facteurs de développement durable et d'attractivité touristique (Bordeaux).....	324
B.1	Codification de la description du profil durable des villes et des changements urbains effectués (fréquence décroissante par ville)	414
B.2	Codification de l'incidence des actions du développement durable sur l'offre touristique (fréquence décroissante par ville)	415

B.3	Codification de l'information concernant le développement durable (fréquence décroissante par ville)	417
-----	---	-----

LISTE DES ABRÉVIATIONS, SIGLES ET ACRONYMES

ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
AEESG	Association étudiante de l'École des Sciences de la gestion
ALENA	Accord de libre-échange nord-américain
ANACDE	Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement
CCE	Commission de coopération environnementale
CCVB	Cité des civilisations du vin
CEDD	Commissaire à l'environnement et au développement durable
CFDD	Commission française pour le développement durable
CGLU	Cités et Gouvernements Locaux Unis
CIDD	Comité interministériel de développement durable (Québec)
CIDD	Comité interministériel pour le développement durable (France)
CLSPD	Conseil Local Sécurité et Prévention de la Délinquance
CMQ	Communauté métropolitaine de Québec
CNDD	Conseil National du Développement Durable
CNUEH	Conférence des Nations Unies pour l'établissement humain
Comité 21	Comité français pour l'environnement et le développement
CUB	Communauté urbaine de Bordeaux (Bordeaux Métropole)
DEUT	Département d'études urbaines et touristiques
DREAL	Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement
FAQDD	Fonds d'action québécois pour le développement durable
FMCU	Fédération mondiale des cités unies
GES	Gaz à effets de serre
GIEC	Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat

ICLEI	Conseil international pour les initiatives écologiques locales
IISD	Institut international du développement durable
INRS	Institut national de recherche scientifique
IULA	Union internationale des villes et pouvoirs locaux
LOADDT	Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire (1999)
LOADT	Loi d'orientation d'aménagement et de développement du Territoire (1995)
MDDELCC	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
MEDD	Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable
MNBAQ	Musée national des beaux-arts du Québec
OCDE	Organisation de Coopération et de Développement Économiques
OMS	Organisation mondiale de la santé
OMT	Organisation mondiale du tourisme
ONU	Nations Unies
OTB	Office de Tourisme de Bordeaux
OTQ	Office du tourisme de Québec
PADD	Projet d'aménagement et de développement durable
PDAD	Plan directeur d'aménagement et de développement
PDU	Plan de déplacements urbains
PGMR	Plan de gestion des matières résiduelles
PIB	Produit intérieur brut
PLH	Plan local de l'habitat
PLU	Plans local d'urbanisme
PMAD	Plan métropolitain d'aménagement et de développement
PMD	Plan de mobilité durable
PNLCC	Plan national de lutte contre le changement climatique
PNUD	Programme des Nations Unies pour le développement
PNUE	Programme des Nations Unies pour l'environnement
RTC	Réseau des transports de la Capitale

SCOT	Schémas de cohérence territoriale
SFDD	Stratégie fédérale de développement durable
SRU	Loi solidarité et renouvellement urbain
TAPAJ	Travail Aternatif Payé A la Journée
TBC	Tram et Bus de la CUB
TCSP	Les transports collectifs en site propre
TRIVAC	Plan Trier, Recycler, Incinérer, Valoriser, Communiquer
UMIHRA	Union des Métiers et des Industries de l'Hôtellerie de la Région Aquitaine
UNESCO	Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture
UPPA	Université de Pau et des Pays de l'Adour
UQAM	Université du Québec à Montréal
V ³	Vcub
WTTC	World Travel and Tourism Council

RÉSUMÉ

Le but de cette thèse est de comprendre l'incidence des récentes transformations en matière de développement urbain durable sur le tourisme. Pour ce faire, nous étudions les cas des villes de Québec et de Bordeaux. Un modèle théorique de l'attractivité touristique a été croisé aux dimensions économique, environnementale, sociale et culturelle du développement durable. L'analyse comparative effectuée à partir d'une méthodologie mixte a permis d'interroger les acteurs concernés et les touristes urbains. Dans un premier temps, le volet qualitatif de la recherche nous a menés à analyser la perception des acteurs du profil durable des villes et à établir certains liens entre les caractéristiques urbaines et le tourisme dans la ville. Sans avoir réellement intégré le tourisme dans la stratégie initiale de développement durable, la démarche semble avoir contribué au rayonnement touristique des villes étudiées. Dans un second temps, nous avons évalué la perception des visiteurs via un sondage par questionnaire. Selon les touristes, il existe quatre niveaux d'attractivité de la ville (contexte, enceinte, attraits complémentaires et noyau) et les variables reliées au cadre de vie urbain ressortent en importance. En termes de développement durable, c'est la dimension culturelle qui intéresse davantage les touristes, suivi de l'environnement. Les liens tissés par les visiteurs, plus marqués entre le développement durable et les sphères élargies de l'attractivité, révèlent qu'ils intègrent davantage la notion par sa concrétisation dans l'espace public. Nos travaux démontrent que la démarche de développement durable d'une ville joue un rôle global dans l'attractivité touristique urbaine. Bien que présente dans les deux municipalités étudiées, les relations sont plus prononcées chez les visiteurs de Bordeaux comparativement à ceux de Québec. Cela s'explique en partie par l'ampleur de la métamorphose urbaine réalisée dans les 20 dernières années à Bordeaux, comparativement aux actions plus ponctuelles accomplies à Québec. En accentuant les efforts liés au développement durable et en communiquant sur ces aspects, les acteurs urbains et touristiques peuvent espérer engendrer une nouvelle affluence touristique, attirer des visiteurs conscients de l'environnement et de la société, amener les gens à visiter la ville autrement en plus de prolonger les séjours. Le développement durable se présente alors comme une solution pour pérenniser l'industrie touristique en milieu urbain en offrant aux visiteurs de nouvelles perspectives pour vivre l'urbanité.

Mots clés : développement durable, ville durable, attractivité touristique, tourisme urbain, Québec, Bordeaux, méthodologie mixte.

Abstract : The role of sustainable development in the urban tourist attraction

The aim of this thesis is to understand the impact of recent changes in the field of sustainable urban development on tourism. To do so, we study the case of Quebec and Bordeaux City. A theoretical model of the tourist attraction was crossed with economic, environmental, social and cultural dimension of sustainability. The comparative analysis using a mixed methodology allowed to interview different stakeholders and urban tourists. At first, the qualitative component of the research led us to analyze the perception of actors about sustainable pattern of cities and to establish certain links between urban characteristics and tourism in the city. Without really integrating tourism in the initial sustainable development strategy, the approach seems to have contributed to attract tourists in the cities studied. Secondly, we evaluated visitors' perception through a questionnaire survey. According to tourists, there are four levels of city attractiveness (context, setting, additional attractions and nucleus) and the variables related to the urban setting emerge. In terms of sustainability, it is the cultural dimension that interest tourists the most, followed by the environment. As the links acknowledged by visitors are stronger between sustainable development and attractiveness expanded spheres, it appears that tourists integrate this concept mostly for its realization in public space. Our research thus show that the sustainable development of a city act globally in the urban tourist attraction. Although present in both municipalities studied, relationships are stronger in Bordeaux visitors compared to those in Quebec. This is partly explained by the magnitude of urban transformation carried out in the last 20 years in Bordeaux, compared to more specific actions performed in Quebec City. While increasing efforts related to sustainable development and communicating on these aspects, urban and tourism stakeholders can expect to generate a new tourist affluence, attract visitors conscientious of the environment and society, get people to visit the city differently and extend the length of stays. Offering visitors new perspectives to live urbanity, sustainable development introduce solutions to maintain tourism industry in urban areas.

Keywords : sustainable development, sustainable city, tourist attraction, urban tourism, Quebec, Bordeaux, mixed methodology.

INTRODUCTION

À la fois principal lieu de vie de la majorité de la population mondiale¹ et destination touristique tendance, les villes évoluent dans un monde marqué par la concurrence économique, notamment dans le secteur touristique. En même temps, elles sont confrontées à la menace des changements climatiques, d'où une préoccupation croissante qui se manifeste par de nombreux rendez-vous internationaux, tels que le Sommet de la terre, le Forum mondial urbain ou la Conférence sur le climat. Dans cette lignée, les décideurs et acteurs locaux usent de stratégies pour rendre leur ville plus agréable à vivre, tout en soignant leur renommée au niveau national et à l'international. Au Québec comme en France, on assiste depuis une vingtaine d'années à une redéfinition des politiques publiques orientées, à différents degrés, vers un développement urbain plus durable. Cela se traduit, par exemple, par la restructuration du transport en commun ou le renouvellement des espaces publics. Au-delà de sa vocation à améliorer les habitats urbains, la notion de ville durable amène un questionnement quant à son potentiel de différenciation pour les territoires. Dans l'œil du voyageur, le développement urbain durable peut-il être perçu comme un atout? Pouvons-nous le relier à l'attractivité urbaine?

Les villes attirent des visiteurs provenant de bassins géographiques variés. Si les grandes métropoles rejoignent une clientèle touristique mondiale, les cités de plus petite taille tentent aussi de se tailler une place de choix comme destination urbaine.

¹ Source : Banque Mondiale, donnees.banquemondiale.org/indicateur/SP.URB.TOTL.IN.ZS consulté le 2015-11-19. Monde = 53,4 %; France = 79,2 %; Canada = 81,7 %.

Occupant une part importante des activités économiques et engendrant des impacts variés, le tourisme urbain nécessite différentes ressources offertes par la ville. Qu'ils soient touristes ou excursionnistes, les visiteurs partagent le quotidien des citoyens. Ils occupent l'espace public, profitent des installations et utilisent les divers services publics et commerciaux. Or, les actions entreprises par les villes pour améliorer la qualité de vie des citoyens ont certainement des répercussions sur le tourisme en leur sein. Le développement urbain durable peut-il contribuer à rendre l'industrie touristique plus viable? Représente-t-il une valeur ajoutée? Quelles incidences a-t-il sur le visiteur?

À ce jour, très peu de travaux allient développement durable et tourisme urbain, malgré la portée mondiale de ces thématiques. Aujourd'hui d'actualité et demain encore plus, ces domaines de recherche se croisent et s'influencent mutuellement. Si la relation pourrait s'analyser de façon dialectique, en interrogeant comment l'orientation de développement durable participe au tourisme urbain et comment le tourisme urbain contribue au projet urbain durable, notre travail de recherche porte spécifiquement sur le rôle du développement durable des villes sur l'attractivité touristique urbaine. En effet, la pratique du tourisme dans les villes soulève un enjeu d'occupation du territoire relativement aux pressions environnementales et aux problématiques socioéconomiques existantes. Mais stimuler cette activité économique et humaine, en s'appuyant sur des moyens écologiques de visiter la ville, pourrait représenter une avenue possible pour la pérennité du secteur. Appréhender cette dynamique d'un point de vue scientifique représente l'ambition et l'originalité de notre démarche.

Alors que les villes évoluent vers des pratiques de développement durable, cette thèse propose donc d'établir un pont avec le tourisme : *quelles sont les incidences du développement urbain durable sur l'attractivité touristique d'une ville?* Pour ce faire, nous adoptons une approche novatrice permettant de relier ces deux thématiques à travers une problématique contemporaine. Nous questionnons ainsi la reconnaissance accordée par les touristes aux éléments d'attrait et aux caractéristiques de développement durable d'une ville, les liens qu'on peut tisser entre ces thématiques et la manière dont l'information concernant le développement durable s'achemine aux touristes. Un modèle théorique de l'attractivité touristique, tiré de la littérature scientifique, a été croisé aux quatre dimensions du développement durable, soit l'économie, l'environnement, le social et la culture. À l'aide d'une méthodologie mixte, nous interrogeons à la fois les différents acteurs concernés et les touristes urbains des villes de Québec et Bordeaux, à propos de la relation entre les dimensions du développement durable et l'attractivité touristique urbaine.

Nos principaux résultats démontrent que la démarche de développement durable d'une ville joue un rôle global dans l'attractivité touristique urbaine. En accentuant les efforts et en communiquant certaines caractéristiques de la ville durable, les acteurs urbains et touristiques peuvent espérer engendrer une nouvelle affluence touristique, attirer des visiteurs plus consciencieux de leur environnement et de la société, amener les gens à visiter la ville autrement et éventuellement prolonger leur séjour. Articuler développement durable et tourisme se présente ainsi comme une solution pour pérenniser le tourisme en milieu urbain, c'est-à-dire, le rendre viable à long terme. Pour arriver à ces résultats, la thèse est présentée comme suit.

Le premier chapitre de la thèse expose notre domaine de recherche, qui touche aux champs du tourisme urbain et du développement urbain durable. Pour bien situer cette recherche dans la littérature, nous présentons d'abord le champ du développement urbain durable, à partir de son histoire et de sa définition. Cela nous conduit à une discussion sur les différents courants d'urbanisme ayant précédé cette avenue de développement ainsi que de la nécessité et les contradictions de l'application du développement durable dans la ville. L'émergence de la ville durable est ensuite exposée avant de détailler les dimensions du développement durable. Nous terminons cette section en discutant des indicateurs de développement durable et du phénomène d'attractivité des villes durables. Dans un deuxième temps, il importe de définir la notion de tourisme urbain et l'état de l'art sur ce sujet. Nous abordons ainsi les notions d'urbanisation, d'urbanité et d'espace qui sont toutes liées au phénomène touristique. Élément central de la recherche, l'attractivité touristique des villes est ensuite décrite, suivi d'une discussion sur les motivations et la pratique du tourisme en milieu urbain et les impacts de cette activité sur la ville. Enfin, nous abordons la notion de tourisme urbain durable, se voulant une solution à la pérennité de l'industrie.

Dans le second chapitre, nous présentons le cœur de notre thèse avec la problématique et le cadre de recherche. En premier lieu, la problématique nous permet de clarifier les liens entre le tourisme urbain et la ville durable. Après avoir discuté de l'incidence sur le tourisme des dimensions économique, environnementale, sociale et culturelle du développement durable, nous introduisons la question principale de recherche. Dans un second temps, le cadre conceptuel nous amène à employer les notions de touriste, motivation, perception, destination, d'attractivité touristique, de développement durable et de marqueurs externes. C'est sur la base de

l'articulation entre ces concepts que nous définissons les questions spécifiques de recherche et les hypothèses en découlant.

La démarche méthodologique et les considérations inhérentes à la thèse sont présentées au chapitre trois. Afin d'explorer le rôle du développement durable dans l'attractivité touristique urbaine, nous avons utilisé une méthodologie mixte, comprenant un devis qualitatif et un devis quantitatif. Tant le point de vue de l'offre que celui des touristes a été considéré. Effectuée dans une optique comparative, l'étude de cas a été réalisée sur les villes de Québec et Bordeaux. Nous nous assurons de mettre en œuvre les pratiques nécessaires pour respecter les conditions de validité interne et externe ainsi que les considérations éthiques.

Le quatrième chapitre révèle les résultats de nos travaux de recherche. Après avoir présenté l'évolution du développement durable de Québec et Bordeaux au fil des années, nous exposons les résultats ressortant de l'analyse des entretiens avec les acteurs urbains et touristiques de ces villes. La section suivante porte sur la perception des touristes, résultats ressortant des données quantitatives récoltées lors de la réalisation du sondage auprès des visiteurs. La troisième partie de ce chapitre propose une articulation mixte des résultats pour les villes de Québec et Bordeaux, et se termine par une comparaison entre ces dernières.

Avec ces résultats, nous faisons ressortir au chapitre cinq les leçons à retenir des villes étudiées. Une discussion sur le lien entre développement durable et tourisme urbain est donc menée, s'articulant autour des différenciations et convergences entre les deux villes. Ces éléments sont présentés en reprenant les perceptions des acteurs

et celles des touristes. Dans un effort d'articuler nos conclusions mixtes, un bilan des quatre dimensions du développement durable est effectué. Suite à un retour sur le cadre conceptuel, les questions de recherche et hypothèses, ce chapitre se termine par une discussion sur la contribution de cette thèse et sur les limites de la recherche. La conclusion offre un retour sur les principaux résultats de la thèse et évoque les perspectives de recherche à venir dans le domaine du développement durable et du tourisme urbain.

CHAPITRE I

DÉVELOPPEMENT DURABLE DES VILLES ET TOURISME URBAIN

Dans le champ de connaissance des études urbaines, le développement durable des villes et le tourisme urbain sont étudiés séparément par diverses disciplines, telles que la géographie, l'aménagement, l'économie ou la gestion. Le plus souvent, le chercheur fera appel à une perspective multidisciplinaire afin d'appréhender la complexité et la richesse de ces deux domaines de recherche. Par cette revue de littérature, nous allons démontrer la place et la pertinence en études urbaines de cette thèse sur le rôle du développement durable dans l'attractivité touristique de la ville.

1.1 Développement urbain durable

Dans un contexte de conscientisation des impacts de l'action anthropique sur la planète, les villes d'aujourd'hui se tournent progressivement vers un mode de développement plus durable (Emelianoff, 2007a). Ce domaine de recherche ayant de nombreuses ramifications dans la ville, nous exposons brièvement l'histoire et la définition du développement durable, certains courants d'urbanisme entourant le phénomène ainsi que la nécessité et les contradictions liées au concept. Nous présentons ensuite l'émergence de la ville durable et les thèmes de l'économie, de

l'environnement, du social, de la culture et de la gouvernance qu'on lui associe. Nous terminons cette section par une discussion sur l'attractivité des villes durables.

1.1.1 Histoire et définition

Depuis l'apparition de l'agriculture, les hommes se sont progressivement sédentarisés pour exploiter la terre. La notion d'économie d'agglomération, qui réfère aux gains de productivité dérivés des regroupements spatiaux des entreprises et des individus, a longtemps expliqué le développement régional (Anas *et al.*, 1998; Huriot et Bourdeau-Lepage, 2009; McCann, 2001; O'Flaherty, 2005; Polèse, 2005). Pourtant, certaines forces de dispersion à travers le temps ont stimulé l'étalement urbain. La proximité du centre-ville a ainsi été confrontée au désir d'espace des résidents (Anas *et al.*, 1998; Huriot et Bourdeau-Lepage, 2009). Cette expansion de la ville vers la périphérie a engendré une duplication des infrastructures publiques, une consommation accrue d'énergie, un confinement social et une utilisation croissante de la voiture (Anas *et al.*, 1998; Ingram, 1998; Theys et Emelianoff, 2001). Outre les tensions liées à l'hypermobilité, l'étalement urbain aurait contribué à la détérioration de la qualité de l'air, à la congestion routière, la dilapidation des sols et la banalisation de la nature urbaine. La thématique du développement durable survient donc en réponse aux problèmes hérités du passé (Bernié-Boissard et Chevalier, 2011).

Depuis plus de cinquante ans, les environnementalistes expriment des préoccupations croissantes envers la nature et les dommages causés par l'activité anthropique (Cronon, 1996). L'émergence de la conscience environnementale remonte à plus de 50 ans, alors que le Club de Rome publiait en 1971 « Halte à la croissance », rapport

soulignant l'incompatibilité du développement économique avec la protection de la planète à long terme (Lazzeri et Moustier, 2008; Meadows et Delaunay, 1972). L'année suivante, à Stockholm, la conférence des Nations Unies sur l'environnement abordait pour une première fois la réflexion sur les interactions entre le développement et l'environnement, de laquelle émergea le concept d'écodéveloppement reliant l'importance des populations, l'utilisation optimale des ressources naturelles et l'adaptation à l'environnement (Nations Unies, 1972; Sachs, 1980; Sicault et Kiss, 1972). Parmi les menaces qui pèsent sur la planète, on compte le réchauffement climatique, l'épuisement des ressources naturelles, la mise en péril de la biodiversité, la montée des eaux, l'explosion démographique, l'artificialisation des terres agricoles et la crise alimentaire (Lévy, A., 2009). La conscience écologique émergente a donc permis de percevoir la nature comme une ressource épuisable.

Selon le rapport Brundtland, le développement durable se définit comme un mode de développement qui s'efforce de répondre aux besoins des générations actuelles sans compromettre la capacité de satisfaire ceux des générations futures (Brundtland, 1987). Si cette définition demeure la plus consensuelle à ce jour, certains auteurs soulignent les faiblesses du développement durable, notamment au niveau des finalités qui lui sont attribuées, à la définition des contenus lui étant rattachés, à son potentiel d'action politique, ainsi qu'au système de gouvernance dont il devrait faire l'objet (Lauriol, 2004; Milani et Keraghel, 2009). On mentionne par ailleurs que l'action collective pour sauver la planète n'a pas devancé la quête de la croissance économique en tant que thème directeur de l'ordre mondial (Milani et Keraghel, 2009). Néanmoins, le concept permet une certaine appropriation de la question du développement mondial par des acteurs de toute échelle (Lévy, J., 2010; Robinson, 2004).

À prime abord, les propositions de base du développement durable ne sont pas des objectifs en soi, mais c'est précisément parce que le mode de développement basé sur la croissance économique et négligeant les aspects sociaux et environnementaux n'est pas reconnu durable, que le concept a été inventé (Jollivet, 2001). De par cet écart, la notion de développement durable apparaît normative et ses propositions se présentent comme des objectifs. En effet, le développement durable sous-tend l'amélioration de la qualité de vie des humains tout en considérant la capacité de charge de l'environnement. Ce concept, qui introduit une vision environnementaliste, insiste sur le nécessaire respect des ressources limitées et non renouvelables de la planète (Brundtland, 1987). Sous-jacents à la mise en œuvre du développement durable, on retrouve les principes de précaution, de pollueur-payeur et utilisateur-payeur, de participation, de solidarité, etc (Lazzeri et Moustier, 2008). Dans le contexte urbain, le tout a mené à une réflexion profonde sur de nouveaux modes de fonctionnement et de développement.

1.1.2 Courants d'urbanisme

L'urbanisme peut être défini comme la science de l'organisation spatiale des établissements humains (Merlin et Choay, 2005). Il exprime aussi un processus à travers lequel divers acteurs collaborent en vue d'intégrer les considérations fonctionnelles, environnementales et qualitatives de l'espace bâti, afin de concevoir et de planifier son aménagement (Vlès *et al.*, 2011). Outil de l'urbanisme, l'aménagement représente un ensemble d'actions concertées visant à disposer avec ordre les habitants, les activités, les constructions, les équipements et les moyens de communication sur un territoire donné (Merlin et Choay, 2005). L'aménagement et l'urbanisme font partie des éléments clés participant à la construction d'un projet de ville durable (Speirs, 2003).

Les premiers efforts environnementaux dans la ville remonte au XIX^e siècle, alors que les cités prenaient conscience des effets sur la santé de l'absence de gestion des rebuts et des eaux usées (Veyret et Le Goix, 2011). La vision hygiéniste, cherchant à rendre la ville plus salubre et plus vivable, motiva de nombreux travaux d'assainissement et contribua à améliorer la vie en milieu urbain et la santé des citadins (Veyret et Le Goix, 2011). Mais comme on se contentait d'externaliser les nuisances et la pollution hors de la ville, ce système montra ses limites, notamment en raison de la contamination des rivières, le lessivage des sols et les fumées d'incinération. Par la suite, le modèle de la cité jardin, au XX^e siècle, voulait redonner une cohérence au développement urbain, selon un plan circulaire qui séparait les fonctions en différents quartiers, et dont le centre de la ville se composait d'un grand parc et de bâtiments publics (Hall, P. G. et Ward, 1998; Veyret et Le Goix, 2011). La croissance urbaine était ainsi prévue sur la base du polycentrisme et de villes satellites, reliées entre-elles par un chemin de fer. Si ce modèle a fortement influencé l'urbanisme de ce siècle, il est entré dans un déclin en raison de l'obsolescence des infrastructures et du manque d'investissement.

L'urbanisme moderne se développa dans les années 1970, en concordance avec l'essor de la voiture, mettant de l'avant le fonctionnalisme, les mesures de zonage et les principes de la table rase (Emelianoff, 2007a; Le Corbusier et Giraudoux, 1957). Une certaine forme de verdure s'incorporait dans ce type d'urbanisme, par la végétalisation des espaces libres et l'utilisation des potentialités de la lumière, mais elle se limitait surtout à l'esthétisme du cadre de vie et aux espaces de loisirs (Fondation Le Corbusier et Bonaiti, 2004). La période des « trente glorieuses » (1945-1975), années de croissance économique rapide dans les pays développés, touche évidemment les villes qui veulent s'élargir et moderniser leur centre-ville (Fourastié, 1979). La table rase préconise la destruction des formes du passé, perçues

comme inadaptées et insignifiantes, en les remplaçant par des formes radicalement nouvelles plus adaptées à la métropole de demain (Voyé, 2009). La structuration de la ville par l'urbanisme moderne, qui favorise la « péri-urbanisation » et le dysfonctionnements des villes, mène au constat suivant : la faible qualité de l'environnement urbain est un point aveugle des politiques urbaines (Emelianoff, 2007a).

Au début des années 1980, un souci renouvelé de préserver la qualité de l'environnement et d'optimiser l'aménagement urbain incita la réflexion vers de nouveaux courants d'urbanisme, tels que le *New Urbanism*, le *Smart Growth* et le *Transit Oriented Development* (Calthorpe et Fulton, 2001; Dittmar et Ohland, 2004; Jackson, 1985; Katz, P. *et al.*, 1994). La notion de densité urbaine, rapport de l'effectif d'une population à la superficie du territoire, est au centre de ces courants (Wackermann, 2011). Ainsi, un certain retour à l'idéologie de proximité initiale des villes et de la densification des quartiers apparaît comme une voie à suivre pour redonner cohérence à l'agglomération. En effet, ces nouveaux courants urbanistiques reposent sur la proximité spatiale et sociale, l'optimisation des déplacements ainsi que la résistance à l'étalement urbain. Ayant émergé dans les années 1980, le *New Urbanism* met l'accent sur les aspects physiques et sociaux des quartiers et sur la revitalisation basée sur une logique de ville dense et compacte (Katz, P. *et al.*, 1994; Miles et Song, 2009). Cette vision se traduit par des stratégies reliées à la mobilité, la piétonisation, les voies cyclables, le développement urbain et l'usage mixte des territoires. L'approche *Smarth Growth* (croissance intelligente), mobilisé dans la requalification de plusieurs villes occidentales, vise la création de communautés viables accommodant l'ensemble des citoyens et le développement de la ville le long d'axes desservis par les transports collectifs (Katz, P. *et al.*, 1994; Miles et Song, 2009).

La notion de ville durable s'opposera donc aux tenants fonctionnalistes de la période précédente. Appuyées par une charte des villes européennes pour la durabilité, la Charte d'Aalborg, les villes reconnaissent leur rôle, leur engagement et leur participation envers la durabilité (Charte d'Aalborg, 1994; Charte d'Aalborg +10, 2004). Sans proposer de modèle spatial à reproduire, on invitera plutôt la ville et ses citoyens, dans une démarche commune, à rechercher des solutions aux problématiques environnementales, sociales et économiques (Lévy, A., 2009). Malgré son utilité évidente, le concept de développement durable n'est pas exempt de contradictions.

1.1.3 Développement durable : nécessité et contradictions

L'importance généralement accordée à l'urbain dans la recherche vient du fait que la majorité de la population mondiale y vit et y pratique ses activités économiques (Nations Unies, 2014). De par la diversité de leurs fonctions, les villes favorisent non seulement l'innovation, la production et la consommation, mais elles sont aussi des lieux d'interactions culturelles et sociales, ainsi que des centres de pouvoirs politiques et administratifs (Keivani, 2010). Or, le milieu urbain constitue une sphère importante de l'intégration des principes de développement durable (Speirs, 2003). Si l'environnement est désormais reconnu comme une contrainte majeure à prendre en compte dans les projets urbains, ces objectifs arriveront difficilement à des résultats tangibles sans une action conjointe sur les dimensions économique et sociale, bien que leurs objectifs semblent souvent difficilement conciliables (Emelianoff, 2005; Lévy, A., 2009; Mathieu et Guermond, 2005).

Le caractère existentiel et planétaire de la menace des changements climatiques justifie l'intérêt de la recherche envers le développement durable et des questions reliées à l'environnement, au social et à l'économie, qui sont vécues à travers l'espace physique et le cadre bâti (Keivani, 2010). De fait, rendre les villes plus efficaces et vivables est un objectif public nécessaire pour offrir une ville sécuritaire, respirable, plaisante et dynamique pour ses habitants. Keivani (2010) parle d'amener les villes vers un cercle vertueux de croissance équitable, de communautés dynamiques, d'espaces vivables et de réduction de la pollution. Certains auteurs proposent une réflexion sur l'avenir de la ville face à l'hypothèse du changement climatique et sa capacité de développer des ressources urbaines lui assurant résilience et adaptabilité (Peyrache-Gadeau et Pecqueur, 2011). Cette prise en compte des enjeux du développement durable peut stimuler l'innovation dans les politiques urbaines et mener à l'exploration de solutions fondées sur la capacité d'anticipation et d'adaptation à ces problématiques. En effet, bien que les villes soient reconnues pour leur utilisation efficace des ressources comparativement aux espaces ruraux, en raison de la concentration des gens et des activités, les défis du milieu urbain demeurent majeurs (Keivani, 2010).

Au niveau social, les villes sont souvent sujettes à d'importantes inégalités intra-urbaines, se reflétant par la pauvreté, la criminalité et l'exclusion sociale. Le défi est donc de concevoir une gouvernance plus inclusive passant par le développement de capacités institutionnelles et l'intégration de la participation citoyenne (Keivani, 2010). Malgré un discours sur la vertu de l'innovation démocratique du développement durable, on constate encore trop souvent qu'une minorité d'élites prennent les décisions (Theys et Emelianoff, 2001). Or, il importe de bien ancrer les démarches au niveau local, pour permettre aux élus, experts et citoyens d'interagir ensemble (Poirier et Andrew, 2004). Par ailleurs, l'accès aux services et

infrastructures représente un défi majeur du développement urbain durable, car l'universalité est au cœur de la problématique de pauvreté et d'exclusion socio-spatiale (Keivani, 2010). Un autre dilemme de la ville durable repose notamment sur les inégalités écologiques engendrées par diverses stratégies urbaines, puisque la qualité de l'environnement apparaît souvent assortie d'une valorisation foncière qui peut devenir un facteur de ségrégation sociale (Theys et Emelianoff, 2001).

Au niveau environnemental, une contradiction soulevée quant au développement urbain durable dans la littérature, est la difficulté de densifier la ville sans sacrifier l'accès à la nature (Theys et Emelianoff, 2001). Pour concilier ces deux éléments, on propose alors une desserte de transport moins polluants, une mise en valeur des espaces publics, une densification le long des axes de transport en commun, la requalification des quartiers dégradés et la végétalisation sous toutes ses formes (parcs, potagers urbains, rues fleuries). Par ailleurs, les préoccupations climatiques imposent aussi un double questionnement sur : 1) les répercussions du mode de vie citadin sur la planète et les mesures d'atténuation possibles ; 2) les menaces des changements globaux sur les conditions de vie urbaines et la mise en œuvre des mesures d'adaptation (Keivani, 2010). Pour Theys et Emelianoff (2001), cette contradiction du global et du local est inhérente aux principes de développement durable. De fait, la mise en œuvre de la ville durable implique des stratégies de croissance endogène (produite par la ville elle-même) qui ne se fassent pas au détriment des autres territoires (régions, pays, continents).

Sur le plan économique, les villes doivent composer avec les séquelles de la mondialisation rapide. Ayant engendré une nouvelle division internationale du travail et une spécialisation territoriale fondée sur les avantages concurrentiels des territoires,

la mondialisation a mené à la désindustrialisation massive de nombreuses villes (Keivani, 2010). Confrontées au défi de la croissance à long terme, ces dernières cherchent à se réinventer par le développement des industries culturelles et touristiques. Ainsi, à travers diverses solutions d'adaptation aux changements climatiques et une valorisation des biens collectifs et patrimoniaux, l'objectif du développement durable est de réinscrire les villes dans leur environnement culturel et écologique (Peyrache-Gadeau et Pecqueur, 2011).

1.1.4 Émergence de la ville durable

Depuis une quinzaine d'années, le développement durable participe à la redéfinition des politiques urbaines, témoignant d'un tournant vers un nouveau mode d'évolution des villes (Emelianoff, 2007a). La notion de ville durable constitue une de ses déclinaisons, visant l'intégration des dimensions économique, environnementale, sociale et culturelle au milieu urbain (Lévy, A., 2009; Veyret et Le Goix, 2011). Dans l'optique de préserver les ressources, le dynamisme économique et l'identité de la ville, les acteurs urbains se réunissent autour d'un projet politique visant l'amélioration de la qualité de vie de l'ensemble des citoyens par des stratégies liées à la densité, la mixité sociale et fonctionnelle, aux transports collectifs et aux espaces naturels (Emelianoff, 2007b; Keivani, 2010; Speirs, 2003). Au-delà de la lutte contre les nuisances, la ville durable s'attache aussi à des thèmes plus transversaux, comme la reconquête des espaces publics, le recyclage des espaces urbains, des équipements et des ressources, la présence de la nature en ville, les mobilités douces, la maîtrise de l'étalement et la démocratie participative (Theys et Emelianoff, 2001). Ces stratégies suivent une logique d'adaptation aux changements climatiques et d'atténuation de l'impact du mode de vie urbain sur la planète (Keivani, 2010; Peyrache-Gadeau et Pecqueur, 2011). En effet, il faut à la fois adapter notre mode de vie à cet

environnement changeant tout en modifiant nos comportements pour limiter notre propre impact sur ces dits changements. Pour ce faire, les auteurs reconnaissent une pluralité d'approches du concept de la ville durable (Emelianoff, 2007a; Haughton, 1997; Speirs, 2003; Tanguay *et al.*, 2010).

Tout d'abord, Haughton (1997) identifie quatre modèles de villes durables : 1) la ville auto-suffisante qui solutionne ses problèmes de l'intérieur en développant son économie locale; 2) la région urbaine compacte, qui vise l'économie d'énergie en misant sur la densité résidentielle, la mixité fonctionnelle, la réduction des déplacements et le support aux transports collectifs; 3) la ville qui externalise ses coûts de pollution à la méthode d'un marché; 4) la ville équitable, soucieuse de la justice environnementale.

Pour sa part, Emelianoff (2007a) identifie quatre principaux registres d'actions des villes européennes dans le sens du développement durable : 1) les politiques climatiques, dans laquelle s'insèrent les plans de réduction d'émissions de gaz à effet de serre dans le milieu urbain et l'introduction d'énergies renouvelables; 2) les politiques de mobilité durable et de planification, visant la densification, le renouvellement urbain, le polycentrisme et les trames d'espaces naturels et agricoles; 3) les politiques d'écoconstruction, comprenant l'instauration de quartiers écoénergétiques, multifonctionnels et naturels; 4) l'élaboration d'Agendas 21 locaux comme outil de sensibilisation et d'inflexion des modes de vie.

En contrepartie, Speirs (2003) stipule que les villes se lancent dans des démarches de développement urbain durable à partir de cinq axes d'actions. 1) La planification de

l'aménagement et de l'urbanisme représente l'axe clé de la démarche à partir duquel les autres actions s'enchaînent progressivement. Cet élément repose sur les principes de la ville compacte, sur l'intégration de transports moins polluants et sur les questions de centralité et de patrimoine. 2) La démarche environnementale implique la prise de conscience de la ville comme un écosystème, la maîtrise de la consommation énergétique et le contrôle de la pollution en faisant le suivi de la qualité des différents éléments naturels. 3) L'axe de l'économie concerne la création d'emplois reliés à l'introduction de critères sociaux ou environnementaux. 4) La démarche de la participation au développement social est basée sur l'identité de la ville et ses habitants et la contribution de la société civile aux décisions publiques. 5) Finalement, l'axe de la solidarité Nord-Sud vise la coopération avec des collectivités étrangères (Speirs, 2003).

On observe certaines similitudes entre ces modèles proposés, notamment au niveau de l'aménagement de la ville compacte et dense, des stratégies reliées à la consommation énergétiques et aux aspects sociaux et économiques. Le projet de ville durable se présente donc avant tout comme une démarche territoriale s'ancrant dans une application locale. Au sommet de la terre de Rio en 1992, l'Agenda 21 est exposé comme un plan proposant une démarche transversale qui établit les actions à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs fixés (Emelianoff, 2005; Lazzeri et Moustier, 2008; Vlès *et al.*, 2011). L'approche systémique préconisée par ce plan vise à comprendre et à formaliser les interactions entre les divers usages des ressources, les besoins de la nature et de la biodiversité, les comportements sociaux et les facteurs économiques (Lazzeri et Moustier, 2008). Instrument principal du développement urbain durable, l'Agenda 21 local amène les collectivités vers un compromis entre les besoins des sociétés et la pérennisation des ressources (Speirs, 2003). Pour Gelh (2012), il existe un intérêt croissant dans la dimension humaine de l'urbanisme afin

d'atteindre une meilleure qualité de vie en ville. L'amélioration des conditions de vies en milieu urbain, en s'attardant aux piétons, aux cyclistes et à la vie urbaine en général, est intimement liée au développement d'une ville animée, sûre, durable et saine (Gehl, 2012).

1.1.5 Dimensions du développement durable

Le plus souvent perçu comme une recherche d'équilibre entre l'économie, le social et l'environnement, plusieurs chercheurs expriment l'importance d'examiner le développement durable selon la perspective de chacune de ses composantes (Gibson, R. B. et Hassan, 2005; Rogers *et al.*, 2008). Pour Levy (2009), le développement durable cherche à coordonner l'aspect économique, composé de l'équité et la viabilité, l'aspect social, auquel on associe la solidarité et la justice, et l'aspect environnemental, qui porte sur la préservation et la santé. Une autre conception aborde le développement durable comme une hiérarchisation des pôles, positionnant le respect de l'environnement comme condition essentielle, le développement social comme objectif et le développement économique comme le moyen d'y arriver (Gendron et Revérêt, 2000; Sébastien et Brodhag, 2004). À ces trois dimension, une quatrième s'ajoute, l'aspect culturel, qui touche l'identité, l'art et le patrimoine et représente un élément crucial de la construction d'une communauté (Brault, 2009; Lévy, A., 2009; Runnalls, 2007). Qui plus est, la gouvernance gagne en reconnaissance pour devenir l'élément structurant du développement durable, servant de dimension intégratrice aux autres piliers (Brodhag, 2000; Union Européenne, 1998).

Il est important de noter que ces dimensions du développement durable, posées dès le rapport Brundtland (croissance économique, cohésion sociale, préservation de l'environnement naturel et maintenant, culture), sont compatibles et non contradictoires (Brundtland, 1987; Lévy, J., 2010). Ces dimensions ne sont pas mutuellement exclusives et les différentes actions entreprises par les villes peuvent avoir des incidences sur plusieurs dimensions à la fois. Le développement durable fournit ainsi une orientation pour une série de préoccupations qui vont au cœur d'enjeux interreliés (Robinson, 2004). Néanmoins, la compréhension de chacune des dimensions est essentielle à cette thèse.

1.1.5.1 Dimension économique

Depuis une vingtaine d'années, la compétitivité inter-villes a encouragé le renouvellement urbain afin de stimuler leur économie et maintenir une qualité de vie urbaine. Selon Rogers, Jalal et Boyd (2008), l'approche économique du développement durable sous-tend une utilisation optimale des ressources afin de maximiser le bien-être collectif et les revenus. Cette vision du bien-être collectif est utilitariste et voit les ressources à la base comme devant être préservées étant donné qu'elles servent d'intrants dans la production et la consommation afin de générer ultimement du bien-être pour les individus.

Pour d'autres chercheurs, un des objectifs économiques du développement durable est de maintenir un coût de la vie accessible à tous en plus de stimuler le taux d'activités des différents secteurs et la création d'emplois stables (Fayolle et Tanguay, 2011). Les stratégies de développement durable basées sur la densité et le transport peuvent permettre de renforcer la productivité grâce à une meilleure connectivité des personnes et à l'économie des ressources (Keivani, 2010). Selon Lefèvre (2008), la

densité est indispensable à l'économie des infrastructures urbaines, facilitant les interfaces entre les hommes et les activités. La mixité fonctionnelle implique la restructuration des quartiers pour offrir simultanément logements, emplois et services (Poirot et Gérardin, 2010). Cette stratégie contribuerait à limiter le nombre de déplacements quotidiens et diminuerait les inégalités territoriales en améliorant l'accès aux services (Wackermann, 2011). Le volet économique du développement durable inclut également la création d'emploi occasionnée par l'instauration de critères sociaux et environnementaux, tels que l'entretien des espaces publics et naturels, la gestion des matières résiduelles et les différentes éco-industries (Speirs, 2003).

Par ailleurs, les stratégies de renouvellement urbain visent la transformation du cadre de vie des quartiers afin de les rendre plus agréables à vivre et plus attrayantes (Wackermann, 2011). Les investissements considérables consentis dans les services publics et les projets de revitalisation d'envergure, que ce soit des espaces centraux, des monuments historiques, des transports, des berges ou des espaces verts, participent à la stimulation de la vitalité économique. Finalement, le développement d'industries locales et du commerce équitable peuvent aussi favoriser le développement urbain durable. Le commerce équitable désigne une relation commerciale entre producteurs et acheteurs, basée sur l'équilibre entre les termes de l'échange, supposant l'accompagnement des producteurs et la sensibilisation des consommateurs (Wackermann, 2011).

1.1.5.2 Dimension environnementale

Depuis la Charte des villes européennes pour la durabilité (Charte d'Aalborg, 1994), des principes prônent le maintien de la biodiversité, de la santé publique, de la qualité

de l'air, de l'eau et des sols pour protéger durablement la vie humaine, la faune et la flore. Selon Lévy (2009), la nature dicte les buts à atteindre, tels que la réduction de la consommation d'énergies fossiles, le développement des énergies renouvelables, la préservation des espaces verts et agricoles ainsi que la lutte contre la pollution. L'approche environnementale touche les thèmes de la population, l'urbanisation, la santé, l'alimentation, les biens matériels, l'énergie, le transport, la déforestation, les risques naturels et les changements climatiques (Rogers *et al.*, 2008; Veyret et Le Goix, 2011). Avec ces finalités en tête, plusieurs actions sont menées par les institutions urbaines, organismes et citoyens pour assurer la viabilité de leur environnement de vie.

Parmi celles-ci, le transport revêt une importance structurante dans la problématique du développement durable². En effet, Vrain (2003) démontre que les projets visant à transformer les politiques de transport et réduire la dépendance automobile représentent des options réalisables sur des délais relativement réduits. Cherchant à remédier à l'étalement urbain effréné des dernières décennies, libérer la ville de la voiture et diminuer la pollution atmosphérique, les villes se dotent de transports collectifs facilitant les mobilités douces dans leurs espaces centraux (Emelianoff, 2007a; Lefèvre, 2008; Speirs, 2003). Les stratégies de piétonisation deviennent aussi essentielles à la dynamisation des centres et au renforcement de la cohésion sociale (Duyck, 1977; Lavadinho et Winkin, 2005; Matos-Wasem, 2010).

² Le transport vers une destination est également une problématique inhérente au tourisme. Néanmoins, cet aspect ne sera pas traité puisque le cœur de nos travaux porte sur le tourisme dans la destination urbaine.

La construction d'écoquartiers se manifeste dans les villes depuis quelques années (Merzaghi et Wyss, 2009a). Selon Orfeuill (2010), un écoquartier est une opération de construction neuve d'une certaine ampleur, avec des bâtiments ayant des caractéristiques techniques de qualité environnementale supérieure à ce qu'exige la réglementation. Pour certains chercheurs, ces projets peuvent revêtir un caractère de vitrine écologique et leur intégration dans la ville durable au sens plus large n'est pas si facile (Béal *et al.*, 2011; Gheziel et Heliot, 2010; Theys et Emelianoff, 2001). De même, la reconversion des friches urbaines portuaires ou ferroviaires et la réhabilitation des bâtiments abandonnés sont réalisées dans le but de régénérer certains espaces délaissés de la ville (Merzaghi et Wyss, 2009a).

Par ailleurs, la croissance de la taille des villes engendre inéluctablement une hausse de la quantité de déchets solides à gérer (Kahn, 2006). Cette gestion des matières résiduelles fait partie des préoccupations de la ville durable (Veyret et Le Goix, 2011). La question environnementale s'intéresse également au phénomène de l'agriculture urbaine, reposant sur une remise en question de la provenance des produits de consommation alimentaire et de leur qualité (Grewal et Grewal, 2012). La réintroduction de la nature en ville et la présence de l'eau sont aussi des thèmes typiques de la ville durable (Emelianoff, 2007a; Lefèvre, 2008; Speirs, 2003). Le verdissement et la végétalisation expriment les efforts de verdir la ville et ses espaces sensibles, comme les îlots de chaleur. Il a d'ailleurs déjà été démontré que l'instauration d'espaces verts stimule le bien-être des citoyens (Ambrey et Fleming, 2014). Les trames vertes sont des réseaux d'espaces naturels plantés, reliés entre eux par des cheminements bordés d'arbres pour les piétons et les cyclistes (Merlin et Choay, 2005). Représentant une partie idéalisée des conditions de vie en milieu urbain, les espaces verts servent notamment à la production agricole, à la préservation de la faune et la flore, d'espace public ouvert pour le repos, la détente, l'oxygénation

et les loisirs (Merlin et Choay, 2005). En contrepartie, la trame bleue témoigne de la réintégration au territoire urbain des fleuves et différents plans d'eau (Merlin et Choay, 2005).

1.1.5.3 Dimension sociale

Parmi les objectifs fondamentaux à l'origine du développement durable, l'harmonie entre les êtres humains est généralement associée à la dimension sociale (Brundtland, 1987). En effet, ce mode de développement exige un système capable de trouver des solutions aux tensions nées d'un développement déséquilibré, qu'on parle d'exclusion sociale, de rapports entre les individus, de conflits et d'inégalités (Sébastien et Brodhag, 2004). La Charte d'Aalborg (1994) met l'accent sur la dimension sociale du développement durable, notamment fondée sur l'implication des acteurs (Vlès *et al.*, 2011). Visant la stabilité des systèmes sociaux, cette dimension inclut les thèmes de la pauvreté, la gentrification, l'enclavement résidentiel, l'habitat, les populations autochtones, l'inclusion sociale, la participation citoyenne, la recherche de consensus et l'égalité des sexes (Rogers *et al.*, 2008; Veyret et Le Goix, 2011). Les indicateurs sociaux relèvent de la démographie, du logement, de l'éducation, la sécurité, la santé, du bien-être, des services sociaux et communautaires et des dépenses publiques (Fayolle et Tanguay, 2011; Tanguay *et al.*, 2010).

En termes de stratégies urbaines, la dimension sociale de la ville durable révèle des stratégies de mixité et d'accessibilité aux services collectifs, aux logements et aux espaces publics pour l'ensemble de la population (Emelianoff, 2007a; Lefèvre, 2008; Speirs, 2003). La mixité sociale désigne la composition diversifiée des habitants d'un quartier d'un point de vue socioprofessionnel (Wackermann, 2011). Toutefois, les grands projets de régénération urbaine, même enclenchés dans une optique de ville

durable, sont souvent contestés en raison de leur association au phénomène de gentrification, occasionnant une augmentation de la valeur des sols dans les secteurs concernés et menant vers la périphérie les populations moins nanties (Jansson, 2005; Merzaghi et Wyss, 2009b; Miles et Song, 2009). Selon Duhamel et Knafo (2007, p. 18) la revitalisation urbaine comme les projets touristiques d'envergure ont un coût pour la collectivité, mais surtout pour les particuliers. On observera soit un remplacement de la population par une autre plus nantie, soit une mise en difficulté des populations traditionnelles du secteur à trouver les ressources nécessaires pour assumer le niveau de vie du quartier qui s'embourgeoise (Duhamel et Knafo, 2007, p. 18).

Pour certains auteurs, la dimension sociale du développement durable s'inspire de la sociologie, en s'intéressant aux rapports sociaux, de coopération et de conflit, ainsi qu'aux liens homme-territoire, référant à la cohabitation et la domination (Sébastien et Brodhag, 2004). Plus généralement, la notion d'appropriation de l'espace par les différents groupes d'acteurs a été étudiée dans différents contextes, entre les gens de la rue, les citoyens et les commerçants (Morin, R. *et al.*, 2008; Parazelli, 2002). Certains projets communautaires, tels que l'agriculture ou les cuisines collectives, revêtent une mission sociale de cohésion et un souci de développer l'autonomie alimentaire (Boulianne, 2001; Grewal et Grewal, 2012).

Au sein de la communauté scientifique, il appert que « la dimension sociale du développement durable demeure difficile à percevoir » pour certains (Sébastien et Brodhag, 2004). Les auteurs expriment que cette dimension est même souvent mise à l'écart, au profit des stratégies environnementales et économiques (Emelianoff, 2007a; Miles et Song, 2009). Or, la diminution des inégalités spatiales, la

privatisation des espaces publics, l'enclavement résidentiel et l'accès aux soins de santé représentent aussi des défis importants de la démarche de développement durable (Veyret et Le Goix, 2011).

1.1.5.4 Dimension culturelle

À travers le monde, on assiste à la montée des « villes créatives », donnant lieu à une nouvelle concurrence à la fois féroce et stimulante (Brault, 2009). Pour Brault (2009), les arts, la culture et le patrimoine sont à la base d'un secteur d'activité dynamique et prometteur tout en représentant une dimension incontournable d'un projet de société. Elle contribue d'ailleurs aux changements de comportements sociaux par les multiples moyens de communications et d'expression d'identité (Brault, 2009). Depuis le Sommet de Johannesburg en 2002, la culture se dégage comme quatrième composante du développement durable (Lefèvre, 2008). Bien que l'on observe que l'importance de la culture gagne en reconnaissance, il demeure essentiel d'adopter une conception plus large de ses impacts sur la société (Poirier, 2008).

Si la culture urbaine n'est pas toujours clairement définie, elle se représente par cinq interfaces : 1) la gestion du patrimoine naturel et urbain; 2) la valorisation mutuelle de l'art et de la ville; 3) la qualité de vie urbaine, comprenant la proximité et la sécurité; 4) la forme urbaine et les espaces publics; 5) la culture administrative du projet de ville durable (Ernst et Sougareva, 2002; Lefèvre, 2008). On souligne d'ailleurs le rôle de remise en cause permanent que joue la culture dans le milieu urbain, bien au-delà de la conservation des espaces, de la mémoire collective, du patrimoine naturel et des œuvres artistiques. Pour Lefebvre (2008), la culture est un processus sociétal qui fabrique la cohérence entre les idéologies et les comportements, tant pour l'individu que la collectivité.

Selon l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (Unesco) (2011), « les territoires urbains historiques comptent parmi les manifestations les plus abondantes et les plus diversifiées de notre patrimoine culturel commun ». Façonné par des générations et témoignant des entreprises et des aspirations de l'humanité à travers le temps, ce patrimoine urbain constitue pour l'humanité un acquis social, culturel et économique (UNESCO, 2011). Dynamiques et vivantes, les villes sont effectivement soumises à l'urbanisation rapide qui transforme leur environnement. Pour soutenir la protection du patrimoine naturel et culturel, de même que l'identité urbaine, l'Unesco (2011) convient de mettre l'accent sur l'intégration des stratégies de conservation, de gestion et d'aménagement des territoires urbains historiques dans les processus de développement local. En ce sens, les engagements de la charte d'Aalborg concernant la planification et conception urbaine stipulent que les villes devront « assurer la conservation, la rénovation, l'utilisation et la réutilisation appropriée de l'héritage culturel urbain » (Charte d'Aalborg +10, 2004). Le patrimoine est considéré comme ce qui demeure hors du temps, prenant la forme d'un monument, d'une zone ou d'une bâtisse, relevant à la fois de l'exceptionnelle et de l'ordinaire (Garat *et al.*, 2008). Par exemple, la construction de la mémoire collective d'une population peut prendre des formes matérielles, telles que les monuments historiques et les plaques commémoratives (Poirier, 2000).

La culture dans la ville ne se limite toutefois pas à ce patrimoine, puisqu'elle s'exprime de différentes façons. Les industries créatives, basées sur la créativité et le talent individuel, comprennent plusieurs domaines rattachés à la culture, comme l'architecture, les arts et antiquités, l'artisanat, le design, la mode, la production cinématographique, la musique, le spectacle vivant, la télévision et radio (DCMS/CITF, 1998; Poirier et Roy Valex, 2010). Or, dans la métropole post-

moderne, le concept de culture est en constante évolution et intègre multiples facettes. Au-delà du bâti et de l'histoire, elle s'exprime aussi à travers les spectacles, les festivals, les emblèmes artistiques et la spectacularisation des lieux (Berthold et Verreault, 2006; Roberge, 2010; Van Aalst et van Melik, 2012). Le phénomène de bulles touristiques, installations de divertissements touristiques séparés du reste de la ville, démontre que le simulacre fait partie de ces multiples manifestations culturelles dans les villes (Judd, 1999).

Malgré un consensus apparent entre le patrimoine et le développement durable quant à leur logique intergénérationnelle de participation à une meilleure articulation du temps présent, passé et futur, certaines contradictions existent entre les deux notions (Garat *et al.*, 2008). Des auteurs s'inquiètent que le développement durable en vienne à primer sur la préservation du patrimoine urbain, et ce à son détriment (Marcotte et Bourdeau, 2010; Mercier, 2010). Lorsque les villes sont confrontées à une forte pression foncière et une croissance démographique, la convergence entre les préoccupations patrimoniales et les objectifs du développement durable n'est pas toujours unanime (Garat *et al.*, 2008). Selon l'angle de la densification urbaine, le développement durable peut être mis en avant pour justifier certaines démolitions alors que la notion de patrimoine vise plutôt la préservation et la revitalisation des bâtiments. Pourtant, le discours du développement durable reconnaît l'importance de la préservation du patrimoine culturel urbain et la réhabilitation du tissu ancien (Lefèvre, 2008; Peyrache-Gadeau et Pecqueur, 2011). Suivant ces principes, la préservation des ressources existantes, la protection active du patrimoine urbain et sa gestion durable sont devenues essentielles (UNESCO, 2011). Il apparaît donc primordial de superposer la patrimonialisation croissante à la nécessité d'une ville moins étalée et moins consommatrice d'énergie (Garat *et al.*, 2008).

1.1.5.5 Intégration de la gouvernance

La participation des différents membres de la collectivité, qu'on parle des habitants, des usagers et des acteurs socioéconomiques, est un des principes du développement durable (Vlès *et al.*, 2011). Bien que souvent joint à la dimension sociale, le concept de gouvernance se dégage progressivement dans la littérature comme un élément intégrateur pour comprendre le processus (Brodhag, 2000; Rumpala, 2008). Selon Emelianoff (2007b), l'inclusion des acteurs privés apparaît nécessaire afin de concrétiser une partie de la démarche de ville durable. En effet, malgré des objectifs parfois divergents, l'entreprise privée et les institutions publiques doivent souvent s'articuler étroitement pour mener à bien certains projets (Peyrache-Gadeau et Pecqueur, 2011). Pour tendre vers la ville durable, Vlès, Clarimont et Hatt (2011) précisent qu'il est essentiel de créer au niveau local des partenariats qui s'appuient sur une participation accrue des usagers et des habitants. Cela implique avant tout de rallier les logiques éclatées des acteurs privés, publics et associatifs, résolution qui ne peut être obtenue que par une mise en commun des compétences et des savoirs (Vlès *et al.*, 2011). La théorie des parties prenantes – entité pouvant affecter ou être significativement affectée par les actions d'une autre – semble pertinente pour analyser la dynamique d'application des principes du développement durable (Freeman, 1984; Lauriol, 2004; Timur et Getz, 2008, 2009).

En termes de gestion urbaine, la notion de gouvernance sous-tend la création d'une capacité collective de prendre des décisions et représente un processus de coordination des acteurs, groupes sociaux et institutions pour atteindre des buts entendus collectivement (Borraz et Le Galès, 2010; Hamel, 2010). Ces acteurs comprennent des associations, des organisations communautaires, des regroupements de quartiers et des entreprises d'envergures variées (Borraz et Le Galès, 2010). L'implication du citoyen dans la création de la ville durable apparaît prometteuse

pour générer un milieu de vie promouvant le bien-être social de la collectivité, une meilleure qualité de son environnement et un maintien de son développement économique. La société civile peut désormais s'organiser pour faire partie du débat et être entendue (Desjardins et Gariépy, 2005). La médiation et la concertation sont aussi des dispositifs de participation menant à une meilleure présence des citoyens sur la scène politique (Collin et Hamel, 2011).

L'engagement politique peut notamment prendre la forme d'une coalition, qui se définit comme « un ensemble plus ou moins structuré de groupes, d'individus et d'institutions, qui partagent diverses ressources en vue de défendre ou de promouvoir des intérêts et des objectifs communs » (Hudon *et al.*, 2008). Les groupes d'intérêts sont des entités qui cherchent à représenter les intérêts d'une section spécifique de la société afin d'influencer les processus politiques (Saurugger, 2002). Selon Gauthier (2008), le débat public permet de définir la signification et la portée du concept de développement durable en matière d'aménagement et d'urbanisme et en fonction des contraintes de sa mise en œuvre. Si les citoyens veulent définir une ville modèle dans laquelle ils veulent vivre, ces derniers doivent trouver un moyen d'influencer les politiques qui orientent la forme urbaine (Hamel, 2010). La ville durable aurait avantage à développer une vision commune de la justice sociale, car sa réussite repose sur un sentiment d'équité favorisant la démocratie, la participation populaire, la diversité et la tolérance (Fainstein, 1999).

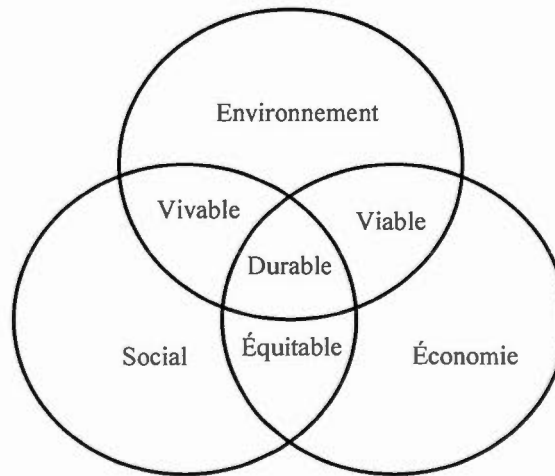
Dans tous les cas, mettre en œuvre une stratégie de développement durable commande une surveillance des actions posées dans le cadre de chacune des dimensions. Afin de suivre l'évolution de la situation sur un territoire donné, nombreux auteurs se sont penchés sur les indicateurs de développement durable.

1.1.6 Indicateurs de développement durable

Les objectifs de durabilité peuvent être mesurés par des indicateurs précis, qui permettront de suivre l'évolution de la situation dans le temps (Lévy, A., 2009). Certains chercheurs reconnaissent que l'utilisation commune d'indicateurs en matière de développement durable des villes peut servir de signal aux administrations municipales, d'orientations des priorités générales, de source d'information et d'appui aux objectifs régionaux (Li *et al.*, 2009; Tanguay *et al.*, 2010). Pour d'autres, ces indicateurs de performance et de suivi des opérations, qui permettent de contrôler et évaluer la réduction de l'empreinte écologique, relèvent d'un urbanisme de gestion principalement axé sur les aspects environnementaux (Lévy, A., 2009). Il apparaît donc important que ces indicateurs considèrent les différents volets du développement durable. Parmi les travaux de recherche sur les indicateurs urbains englobant les trois dimensions, Rajaonson et Tanguay (2009) démontrent qu'il existe une asymétrie entre les branches environnementale et socioéconomique, signifiant que les villes auraient tendance à compenser un faible score socioéconomique par un score environnemental élevé, ou l'inverse.

Tanguay et ses collègues (2010) font ressortir des indicateurs associés aux trois sphères du développement durable et leurs espaces concentriques : durables, équitables, viables et vivables (figure 1.1). Ces espaces concentriques témoignent du fait que les dimensions ne sont pas exclusives et qu'un indicateur peut toucher plus d'une facette à la fois.

Figure 1.1 Trois dimensions du développement durable



Source : (Brundtland, 1987; Tanguay *et al.*, 2010)

Les indicateurs de la dimension durable (économie, social et environnement) concernent les politiques urbaines, la densité de population, la consommation d'eau, l'empreinte écologique, l'utilisation du transport collectif et les espaces verts. La dimension équitable (social et économie) touche le logement, l'éducation, le chômage, les écarts de revenu, l'assistance sociale et le taux de criminalité. Les indicateurs viables (économie et environnement) comprennent les énergies nouvelles, la certification des entreprises et le recyclage. La dimension vivable (social et environnement) relève des indicateurs de pollution et d'émissions de gaz à effets de serre, de bruit, de qualité de l'eau, de quantité de déchets résidentiels et d'utilisation d'espaces collectifs. Finalement, les indicateurs de participation citoyenne aux affaires municipales de même qu'aux élections témoignent d'indicateurs sociaux, alors que le coût de la vie, la répartition des pôles d'activité, la création d'emploi et le revenu moyen participent aux indicateurs économiques (Tanguay *et al.*, 2010).

Dans ses travaux, Poirier propose d'élargir les indicateurs culturels en considérant à la fois des indicateurs quantitatifs et qualitatifs (Poirier, 2008). Si l'économie créative se rattache notamment à l'architecture, aux arts et antiquités, à l'artisanat, au design, à la production cinématographique, la musique, le spectacle vivant, la télévision et la radio, il s'avère essentiel de comprendre leurs impacts sur l'économie, la société et la culture (DCMS/CITF, 1998; Poirier et Roy Valex, 2010). L'ensemble de ces indicateurs peuvent aussi être raccordés à l'attractivité de la ville.

1.1.7 Attractivité des villes durables

Dans le contexte de mondialisation actuel, les villes développent des spécialisations territoriales en se basant sur l'acquisition d'avantages concurrentiels (Keivani, 2010). Les questions de compétitivité, de notoriété, de rayonnement et d'attractivité des villes sont aujourd'hui au cœur des politiques nationales, régionales et locales (Jan et Beesau, 2010). Celles-ci doivent désormais s'adapter à une vive concurrence pour attirer les capitaux et développer des activités tertiaires valorisantes (Laroche et Hermet, 2010). Cette compétitivité urbaine ne touche pas seulement la performance économique, mais considère aussi des facteurs tels que l'environnement, la qualité de vie, la technologie et le savoir (Balkyte et Tvaronavičiene, 2010). Si la notion de ville durable s'est développée suite à la constatation des limites de l'environnement et de la solidarité sociale, elle s'articule paradoxalement au sein de cette mondialisation économique (Jan et Beesau, 2010; Laigle, 2007; Sassen, 1996). Le défi de conciliation entre métropolisation et développement durable demande l'identification des ressources pouvant soutenir le rayonnement international, sans porter préjudice au patrimoine culturel, social et environnemental (Laigle, 2007).

Relier le développement durable et l'attractivité des villes impose de souligner, entre autres, trois discordances entre discours et pratiques. En premier lieu, la poursuite d'une attractivité urbaine, essentielle au maintien de l'économie régionale, induit certains choix en matière d'aménagement relatifs à la croissance démographique et la concentration spatiale (Bernié-Boissard et Chevalier, 2011). Un second dilemme confronte l'attractivité urbaine au maintien des équilibres sociaux, puisque l'arrivée de nouveaux habitants peut transformer l'espace social et générer des besoins en équipements urbains de toutes sortes. Pour Bernié-Boissard et Chevalier (2011), un troisième dilemme confronte l'économie résidentielle et le maintien d'une agriculture périurbaine, étant donné que l'augmentation de la demande et du pouvoir d'achat des nouveaux arrivants peut faire exploser les coûts du foncier et mener à la diminution de la superficie agricole utile. Le défi consiste donc à modifier le regard sur les formes urbaines et à rendre attrayante la ville durable dans toutes ses dimensions.

L'importance du développement durable pour assurer la compétitivité de la ville gagne progressivement en reconnaissance (Balkyte et Tvaronavičienė, 2010; Poirot et Gérardin, 2010). Cette compétitivité se définit comme la capacité à réussir dans le marché menant à une meilleure qualité de vie pour tous, alliant dynamisme économique et progrès social (Balkyte et Tvaronavičienė, 2010). Or, la ville doit développer une vision intégrale en raison de l'interdépendance croissante entre les politiques urbaines relevant du social, de l'économie, de l'environnement et du transport (van den Berg et Braun, 1999). L'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE) insiste d'ailleurs sur l'importance de la considération environnementale de la ville pour pouvoir être compétitive sur le plan international (Kamal-Chaoui et Robert, 2009). Ainsi, plusieurs villes s'orientent vers la démarche de développement durable dans une perspective de devenir plus compétitives et attrayantes.

Le développement durable fait maintenant partie des stratégies urbaines alimentant la concurrence territoriale pour attirer les ménages et les visiteurs (Poirot et Gérardin, 2010). Par exemple, on met de l'avant le bien vivre ensemble ou encore certaines initiatives d'économies énergétiques. L'attractivité est représentée par la capacité d'un territoire à être choisi par un acteur, que ce soit un citoyen, un investisseur ou un visiteur, comme zone de localisation pour ses activités (Poirot et Gérardin, 2010). Or, les motivations sous-jacentes au développement urbain durable repose parfois sur l'aspiration des villes à demeurer attirantes pour les résidents, les entreprises et les visiteurs potentiels (Camagni, 2002; Nijkamp, 2008; van den Berg et Braun, 1999). Certains chercheurs se sont intéressés à savoir si le développement durable pouvait devenir un levier d'attractivité territoriale, d'un point de vue de localisation des activités, tout en restant conciliable avec sa mission première de préserver l'intégrité intergénérationnelle (Deisting et Paumard, 2012; Olszak, 2010). Or, les deux concepts peuvent à la fois converger et être contraires, puisqu'une corrélation positive est démontrée entre les indicateurs d'attractivité et la dimension socioéconomique du développement durable, alors qu'elle est négative avec les indicateurs environnementaux (Olszak, 2010).

Il semble désormais essentiel de rapprocher les mesures d'attractivité des territoires et de développement durable afin de répondre aux logiques économique, environnementale, sociale et culturelle sous-jacentes à la démarche (Musson, 2010). Si le lien entre l'attractivité de territoire et le développement durable est peu évoqué dans la littérature, effectuer des recherches reliant ces deux domaines apparaît pertinent (Deisting et Paumard, 2012). S'intéresser à l'attractivité des visiteurs temporaires en lien avec le développement urbain durable nous semble une avenue de recherche intéressante. Si les critères de développement durable de la ville peuvent susciter l'intérêt des touristes et rendre la ville plus attrayante, on peut espérer que

cela contribuerait à pérenniser l'industrie, tout en minimisant son impact sur la société et l'environnement. Dès lors, l'objectif est de rendre le tourisme dans la ville viable à long terme. Au lieu de voir le développement durable comme une contrainte, les décideurs publics et les acteurs de l'industrie pourraient changer de paradigme et y entrevoir une opportunité. Lier l'attractivité d'une ville au développement durable apparaît ainsi prometteur, puisque peu de recherches ont porté sur ce lien à ce jour. Une démarche de développement durable pourrait ainsi permettre de viser deux buts à la fois, soit combiner l'amélioration de la qualité de vie d'une ville à l'attractivité de visiteurs.

1.2 Tourisme urbain

Étudier le tourisme urbain signifie avant tout explorer un phénomène multidimensionnel (Ashworth et Page, 2011). Référant à de multiples disciplines pour définir les concepts, la présente section aborde la définition du tourisme urbain, son lien avec l'urbanisation et l'urbanité ainsi que son rôle joué dans l'espace public. Nous approfondissons également les notions d'attractivité des villes, de motivations à la pratique du tourisme urbain et d'impacts du tourisme sur la ville. Nous abordons ensuite le tourisme urbain durable.

1.2.1 Définition et recherche en tourisme urbain

Le mot « tourisme » doit son appellation à sa filiation au « tour » apparu dans la noblesse anglaise vers la fin du XVII^e siècle. Le terme est passé de l'anglais « the tour » au dérivé « tourist » puis à l'adjectif français « touriste » et finalement au

substantif « tourisme » (Boyer, 1999). C'est seulement après la Seconde Guerre Mondiale (1939-1945) que le tourisme a pris son sens le plus moderne dans lequel la dimension économique et marchande s'avère prépondérante (Caccorno, 2007). Désormais accessible à une majorité de la population, le voyage est une précieuse acquisition des sociétés démocratiques de notre temps (Cazalais *et al.*, 1999). Le tourisme est ainsi constitué d'une série de biens et de services qui forment son offre, tels que les transports, hôtels, restaurants, boutiques de souvenirs et attractions.

Si plusieurs chercheurs ont concentré leurs efforts sur le domaine du tourisme, un manque de consensus autour de sa définition exprime la difficulté d'une reconnaissance scientifique (Kadri, 2012). L'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT) et les Nations Unies définissent le tourisme comme « les activités déployées par les personnes au cours de leurs voyages et de leurs séjours dans les lieux situés en dehors de leur environnement habituel pour une période consécutive qui ne dépasse pas une année, à des fins de loisirs, pour affaires et autres motifs non liés à l'exercice d'une activité rémunérée dans le lieu visité » (OMT *et al.*, 2001). Encore utilisée de façons distinctes par les pays, cette définition, relativement institutionnelle, n'est pas accueillie de la même manière par la communauté de chercheur (Demen-Meyer, 2005; Duhamel et Knafo, 2007). Un des problèmes soulevés est l'exclusion des excursionnistes et des touristes locaux de cette définition.

Pour certains, le tourisme est vu comme un « système d'acteurs, de pratiques et de lieux qui a pour objectif de permettre aux individus de se déplacer pour leur récréation hors de leur lieu de vie habituelle, en allant habiter temporairement d'autres lieux » (Duhamel *et al.*, 2008). Si les critères de « déplacement hors de l'espace quotidien » et « d'établissement temporaire en un autre lieu » semblent

largement acceptés, les touristes appelés excursionnistes peuvent aussi être de passage pour une journée (Botti *et al.*, 2008; Demen-Meyer, 2005; Duhamel *et al.*, 2008). Pour leur part, Lominé et Edmunds (2007) proposent trois différentes perspectives de la notion. Ainsi, le tourisme se définit comme : 1) une industrie fournissant des services à un voyageur, tel que le transport, l'hébergement et le divertissement; 2) un phénomène sociogéographique exprimé par de nombreux déplacements humains à l'intérieur et entre les pays; 3) une expérience, individuelle ou collective, incitée par un ensemble de raisons telles que l'agrément, les affaires ou la recherche d'authenticité (Lominé et Edmunds, 2007). On remarque que ces trois perspectives font appel à des disciplines variées, notamment la gestion quand on fait référence à l'industrie, la sociologie et la géographie lorsqu'on parle de déplacements humains ainsi que la psychologie quand on aborde l'expérience et la motivation. Pour sa part, Boyer (1999) ancre sa définition du tourisme dans le paradigme culturaliste, affirmant que ce phénomène de voyage tend à satisfaire un besoin culturel. La culture est ainsi prise au sens sociologique de la participation, de l'échange, du processus et de la communication (Boyer, 1999).

Le terme destination est largement utilisé par les entreprises touristiques, les acteurs du développement et les chercheurs en tourisme, mais il ne fait toutefois pas consensus. Certains travaux ont spécifiquement porté sur l'analyse de la sémantique du mot « destination », présentant celle-ci comme un « ensemble dynamique de projets conçus comme efforts intentionnels et intéressés des acteurs intervenant dans la construction de la destination » (Kadri *et al.*, 2011, p. 23). Les projets de chacun contribuent alors à la formation d'un projet plus global, à l'échelle de cette dite destination. Renvoyant à diverses dimensions liées entre elles, les auteurs distinguent le projet anthropologique (vision des leaders, motivation des touristes), le projet économique (marché, produit touristique), le projet d'aménagement (mise en

tourisme des espaces), le projet de gestion (mécanisme d'organisation et de gouvernance) et le projet urbain (projet sociétal) (Kadri *et al.*, 2011). Faire appel à la notion de destination, c'est ainsi considérer un univers complexe et multidimensionnel. Dans le cadre de cette thèse, la destination urbaine mérite une attention particulière.

Spécifiquement exercé dans la ville, le tourisme urbain comprend tout déplacement d'une distance de plus de 100 kilomètres effectués pour des motifs autres que le travail régulier, les études ou la santé, et ce dans une agglomération de plus de 20 000 habitants (Cazes et Potier, 1996). Pilette et Kadri (2005) nuancent la définition en parlant de tourisme métropolitain lorsqu'il est question de refléter « l'intégration des produits touristiques dans une offre métropolitaine cimentée par le style de vie, le rythme des habitants et l'ambiance qu'on y trouve, incluant les visiteurs ». Par exemple, des villes comme New York ou Paris sont reconnues pour le style de vie de leurs citoyens, bien spécifique à chacune (Ashworth et Page, 2011). De fort volume et de proximité, le tourisme métropolitain tire avantage de l'affluence des visiteurs pour engendrer une plus-value en diversifiant l'offre touristique tout en améliorant simultanément la qualité de vie de la population locale et régionale (Pilette et Kadri, 2005).

La ville est d'ailleurs consommée touristiquement tant par les citoyens que par les touristes et les excursionnistes. Visiter sa propre ville est une forme de tourisme local qui implique de réaliser ses loisirs dans son milieu de vie, notamment en découvrant la gastronomie et les saveurs de son terroir, en participant aux festivités et activités culturelles ou en visitant des lieux généralement reconnus comme touristiques, tels les musées ou les sites patrimoniaux (Alternatives économiques, 2007; Babou et

Callot, 2007). De façon similaire, le tourisme de proximité (ou de voisinage), signifie de voyager autour de sa ville, dans des communes voisines, ce qui permet de maintenir le tissu économique et social en plus de parfois accéder à ses vacances en transport public (Alternatives économiques, 2007; Babou et Callot, 2007). C'est donc une clientèle variée que desservent les opérateurs touristiques en milieu urbain. L'offre ne doit donc pas être uniquement pensée pour le touriste extérieur, puisque le consommateur interne contribue aussi à faire tourner l'industrie.

Le tourisme urbain comporte de nombreuses spécificités qui le distinguent des autres catégories traditionnelles de tourisme, comme le tourisme balnéaire, de montagne ou rural. Selon Pillette et Kadri (2005), les villes comptent un nombre limité de produits touristiques qui concentrent l'affluence des visiteurs, mais dont la qualité et la notoriété est généralement élevée. Pour eux, le tourisme métropolitain peut aussi être qualifié de généraliste puisqu'il se caractérise par l'intensité de la fréquentation et la multiplicité des attraits rattachés à la nature, la culture et le divertissement. Plusieurs éléments motivent ainsi la visite urbaine, que ce soit la visite de proches, les affaires et les congrès, la culture, les activités extérieures, le divertissement, la visite touristique ou le magasinage (Ashworth et Page, 2011; Blank et Petkonich, 1980; Law, 1992, 2002). Ce tourisme se diffuse dans la ville, s'insérant dans le patrimoine, les lieux de vie et les activités, mais aussi en utilisant les diverses fonctionnalités (Pillette et Kadri, 2005). Les visiteurs sont ainsi intégrés au cœur de la vie urbaine. Tourisme de proximité pour certain et voyage international pour d'autres, les méga-équipements et les méga-événements instaurés dans les grandes villes attirent aussi plusieurs visiteurs.

Se questionnant à savoir comment les touristes utilisent les villes, Ashworth et Page (2011) font ressortir quatre autres spécificités de la littérature. Premièrement, la pratique du tourisme urbain commence par la sélection des éléments à visiter, dépendamment des distances, des rues, des quartiers, du temps dont les touristes disposent et des coûts. Deuxièmement, la pratique du tourisme urbain se fait généralement de façon rapide et les séjours sont de courtes durées par rapport aux autres genres de destinations. Troisièmement, le touriste urbain est peu enclin à revenir à plusieurs reprises dans la même ville. Une ville détenant des attraits spécifiques arrivera donc à attirer des visiteurs, mais ceux-ci ne la visiteront qu'une seule fois. Dans ce contexte, les auteurs soulignent que les villes peuvent devenir emprisonnées par la singularité de leurs attraits, de là l'importance d'articuler leur offre dans une ambiance plus globale (Ashworth et Page, 2011). En revanche, des métropoles comme Montréal, Paris ou New York, reconnues chacune pour leur ambiance et leur mode de vie respectifs autant que pour leurs attractions spécifiques, sont plus susceptibles de générer des visites répétées. Quatrièmement, en lien avec les exigences des visiteurs, le tourisme urbain est particulièrement vulnérable aux fluctuations de la mode, des goûts des consommateurs et des styles de vie.

Puisqu'aucun attribut, aussi unique soit-il, n'est éternel, même les villes dotées d'une offre culturelle diversifiée et d'un riche patrimoine doivent continuellement faire preuve de créativité pour se réinventer (Ashworth et Page, 2011). D'une façon globale, le développement durable peut faire partie des stratégies déployées par une ville pour renouveler ses attraits. Mais pour certains auteurs, la recherche en tourisme est confrontée à un manque d'intégration et génère rarement une vision globale en raison de la complexité du phénomène dans son environnement (Ashworth, 1989; Page, 1995; Pearce, 2001). De fait, on a longtemps reconnu une double négligence entre les études urbaines et les études touristiques.

D'une part, les urbanistes et les chercheurs en études urbaines ont négligé l'importance fonctionnelle du tourisme dans la ville (Ashworth, 1989; Page, 1995). Pour les auteurs, la fonction urbaine qu'exerçait le tourisme était effacée en raison de son ubiquité. Law (2002) est même allé jusqu'à parler d'invisibilité. De plus, la quasi-impossibilité de délimiter concrètement le tourisme urbain, a rendu le domaine, pour certains, tout simplement trop difficile à étudier (Ashworth et Page, 2011). En effet, la demande et l'offre du tourisme urbain sont encore aujourd'hui fortement reliées aux autres installations de la ville et, en dehors de quelques établissements hôteliers et attrait construits spécifiquement pour accommoder le touriste, peu d'installations sont exclusivement touristiques.

D'autre part, les chercheurs intéressés par le tourisme ont aussi négligé le contexte urbain dans lequel une partie importante des activités touristiques sont réalisées en raison d'une attention démesurée accordée au tourisme en milieu rural. Ce biais s'expliquait notamment parce que les villes ont longtemps été associées au travail, au commerce et aux services gouvernementaux alors que le milieu rural faisait plutôt référence aux loisirs et à la nature (Ashworth et Page, 2011). Les vacances et le tourisme signifiaient alors sortir de la ville pour aller quelques jours vers la campagne, à la montagne ou encore à la plage. Si les chercheurs ont longtemps perçu la ville comme un bassin de touristes potentiels, ils en sous-estimaient son rôle d'accueil et son potentiel d'attractivité (Ashworth, 1989; Law, 2002). Comprendre le tourisme urbain impose donc une connaissance du contexte dans lequel il est exercé.

Pour Laroche et Hermet (2010), le rapprochement entre l'urbanisme et le tourisme urbain apparaît nécessaire au développement harmonieux et équilibré entre les habitants et les touristes. Relevant de services différents, l'ignorance mutuelle entre le

tourisme et l'urbanisme aboutit bien souvent à un développement en silo des politiques touristiques et urbaines (Vlès *et al.*, 2011). Rapprocher les deux domaines peut contribuer à un meilleur développement des villes (Laroche et Hermet, 2010). Abondant dans le même sens, Ashworth et Page (2011) affirment que le tourisme urbain doit être analysé en tenant compte des changements et des théories en études urbaines. Il semble ainsi moins approprié de diviser les politiques touristiques et urbaines, du fait que le tourisme s'ancre dans des considérations beaucoup plus larges et est rarement isolé du reste de la ville (Ashworth et Page, 2011). Afin de bien développer le tourisme urbain, il devient incontournable de fédérer un travail d'équipe entre l'industrie privée et les institutions gouvernementales (Blank et Petkonich, 1994; Murphy, 1992).

Dans ses travaux, Page (1995) propose d'analyser le tourisme urbain à l'aide d'une approche systémique considérant l'offre et la demande, la consommation des services touristiques, les répercussions sur la localité, l'expérience vécue par les touristes, ainsi que le rôle des intervenants publics et privés qui conditionnent, en partie, le développement de l'industrie. De façon similaire, Blank et Petkonich (1994) soulignent différents thèmes de recherche applicables au tourisme urbain, mentionnant notamment l'impact du tourisme sur la ville, le marketing urbain, la gestion des installations touristiques ainsi que l'attitude des résidents envers l'accueil du tourisme dans leur ville. Pour sa part, Ashworth (1989) dénombre quatre approches utilisées pour la recherche touristique : 1) l'approche des installations désigne la réalisation d'un inventaire des installations touristiques, comprenant la description et la localisation des attraits; 2) l'approche écologique considère les zones touristiques comme une partie de la ville qui forme un tout; 3) l'approche de l'utilisateur interroge les conséquences et la manière dont les touristes se comportent,

utilisent et perçoivent la ville et 4) l'approche politique fait appel à l'industrie pour définir les priorités de recherche (Ashworth, 1989).

Les recherches font ressortir la nécessité d'examiner le phénomène avec une perspective plus systématique, selon le croisement de différentes thématiques et échelles spatiales (Pearce, 2001). Pour arriver à une approche plus intégratrice, la recherche devrait être menée sur plus d'un thème à la fois ou plus d'une échelle spatiale étant donné l'éclatement des limites de la ville. Identifiant certaines avenues potentielles, l'auteur mentionne qu'il peut être intéressant d'examiner le comportement du touriste lorsqu'il arrive dans une ville, s'y déplace et visite ses différents sites et attraits. On souligne aussi l'intérêt d'approfondir les enjeux d'accessibilité interne et externe et la mise à disposition d'infrastructures de transport et de services à l'intérieur de la ville (Page 1995). Explorer et clarifier le rôle et les responsabilités administratives et organisationnelles à différentes échelles aiderait aussi à développer le tourisme urbain (Pearce, 2001). S'intéresser à l'urbanité et au partage de l'espace peut ainsi faire partie de la compréhension de ce système.

1.2.2 Urbanisation, urbanité et espace

Selon Nahrath et Stock (2012), l'urbanisation et la mise en tourisme, aussi qualifiée de « touristification », constituent, depuis plus d'un siècle, deux processus de développement des sociétés occidentales. L'urbanisation sous-tend l'augmentation de la dimension urbaine d'un lieu (son urbanité), par la densification et la diversification des réalités sociétales, notamment du bâti, des personnes et des activités économiques (Stock et Lucas, 2012). Par ailleurs, la mise en tourisme est un processus de création

d'un lieu ou de subversion d'un site ancien par le tourisme pour en faire un lieu touristique et mettre en valeur certains attraits dans le but de les faire connaître et, surtout, d'attirer les visiteurs (Duhamel *et al.*, 2008; Roberge, 2010). Puisque les recherches démontrent une interrelation entre le développement de l'activité touristique et celui des villes, il apparaît que l'urbanisation peut à la fois affecter et être affectée par le tourisme (Ashworth et Page, 2011).

Une première révolution est observée au XIX^e siècle à travers le développement des stations touristiques, ayant contribué à urbaniser le monde par la transformation d'espaces ruraux en espaces urbains, comme les destinations balnéaires ou les stations de montagnes (Stock et Lucas, 2012). Pour ces auteurs, c'est à compter des années 1950 qu'une seconde révolution s'amorce avec la pratique touristique de la ville, qui a eu pour effet d'augmenter la diversité de population présente et les échanges culturels. Cette révolution s'intègre dans un processus de transformation des villes vers une économie de services en réaction à la période de désindustrialisation après la seconde guerre mondiale. Le tourisme urbain a gagné en intérêt vers les années 1980, alors que les villes cherchaient à compenser leurs industries disparues, créer de nouveaux emplois, remplir les bâtiments vides et accroître leur attractivité (Dwyer *et al.*, 2006; Law, 1992). La mise en tourisme de la ville a eu un impact majeur sur le paysage urbain et engendra un changement d'attitude envers la préservation du centre-ville (Lew, 1989).

On observe que la promotion du tourisme se lie aux stratégies de croissance et d'image des villes, leur permettant d'être un endroit agréable où vivre et à visiter (Law, 1992). Le tourisme urbain est même devenu un vecteur d'affirmation de l'urbanité contemporaine (Knafou, 2007; Nahrath et Stock, 2012). Les politiques de

renouvellement urbain peuvent notamment favoriser la réhabilitation du patrimoine et la création d'équipements partagés, en plus de contribuer à l'aménagement urbain selon des critères de centralité, de mixité, d'espaces piétons et de pôles commerciaux (Dubois et Ceron, 2001). Pour Lew (1989) la revitalisation des anciens quartiers commerciaux peut se faire selon trois approches : l'orientation de conservation, d'image et d'économie. L'objectif de conservation témoigne d'un souci de préserver les anciens quartiers à des fins patrimoniales, culturelles et environnementales, s'agissant d'une tentative consciente de recréer ou de maintenir une fonction particulière et un sentiment d'authenticité élevé en respectant les ressources traditionnelles. En second lieu, l'objectif d'image sous-tend une intention de promotion et de mise en tourisme des quartiers rénovés où les environnements naturels et récréatifs jouent un rôle important dans le processus. Troisièmement, l'objectif de développement économique est davantage orienté sur la commercialisation et la dynamisation des secteurs centraux, pouvant se rapprocher de l'idée de la ville comme « parc à thème ». Certains chercheurs soulignent l'importance de ne pas tomber dans la standardisation et l'artificialisation qui démentent l'identité et l'authenticité de la ville (Cazes et Potier, 1996).

Selon Lefebvre (1986), l'espace urbain prend la forme d'une triplicité, impliquant le perçu, le conçu, et le vécu. Tout d'abord, la perception de l'espace se forme à travers l'expérience de la réalité urbaine, lors d'un déplacement, un moment de socialisation ou encore une occupation plus prolongée, engendrant la composition et la recomposition de la ville (Sansot, 1984). Deuxièmement, l'espace conçu exprime les représentations élaborées de l'espace par les planificateurs, urbanistes et technocrates, ainsi que l'interprétation qu'en font les usagers. Quant à l'espace vécu, il recouvre l'espace physique et ses symboliques, dominé et subi, que l'individu tente de modifier et s'approprier. L'espace urbain, qui représente le milieu de vie des

habitants, offre alors aux visiteurs une vitrine sociale, culturelle et physique (Hayllar *et al.*, 2008). Le touriste, qui contribue à la composition et à l'enrichissement de l'espace, est parfois considéré par les planificateurs dans la conception de la ville et partage les lieux avec les résidents.

Dans leurs travaux, Stock et Lucas (2012) expliquent la contribution du tourisme à l'espace urbain en utilisant les concepts d'urbanité et d'urbanisation. Selon eux, l'urbanité permet d'apprécier la dimension urbaine d'un lieu par le couplage entre la densité, la diversité, la centralité et l'espace public. Le phénomène touristique amène ainsi une forme d'urbanisation en raison du changement de degré d'urbanité engendré par la présence des visiteurs (Stock et Lucas, 2012). Selon les auteurs, faire du tourisme signifie composer l'espace de façon temporaire et rajouter à la qualité urbaine des éléments de modes de vie, de nouveaux codes vestimentaires ou façons de se mouvoir. Par ailleurs, si habiter touristiquement une ville implique d'être immergé dans sa diversité et est potentiellement riche de rencontres, la coprésence avec les résidents n'est pas forcément garante de sociabilité avec eux (Chapuis *et al.*, 2011). Par la déambulation dans les rues métropolitaines, l'utilisation des transports locaux et la consommation de la nourriture régionale, certains touristes prendront « plaisir à être avec les autres, au milieu des autres, baigné par le flux différencié des passants dont la flânerie est scandée ici ou là par quelques interactions » (Chapuis *et al.*, 2011, p. 31). Le regard du visiteur transforme alors des éléments de l'espace urbain en attractions touristiques, que ceux-ci relèvent du patrimoine ou de simples aspects du quotidien des citoyens, comme les marchés, la vie et les fêtes de quartier, le transport public ou l'aménagement des espaces publics (Nahrath et Stock, 2012).

L'espace public est une partie du domaine urbain non bâti, affecté à des usages communs (Merlin et Choay, 2005). Pour autant, des chercheurs s'inquiètent de la privatisation de plusieurs lieux publics à des fins touristiques (Sorkin, 1992). D'autres travaux portent justement sur le phénomène de « villes touristiques », représentant une forme d'urbanisation purement élaborée autour de la consommation de la ville et du simulacre (Fainstein et Judd, 1999; Mullins, 1991). Analysant l'offre touristique de la ville postmoderne, Ashworth et Page (2011) mentionnent que la nature, la forme et les expériences de consommation qu'elle offre aux résidents et visiteurs sont en constante évolution. Ils précisent aussi que les paysages touristiques font partie d'une mosaïque bien plus large de formes sociales et culturelles cultivées à travers le temps. Selon Ashworth et Page (2011), comme les villes se font concurrence dans le temps et l'espace, leur développement oscille entre le caractère mondial et l'expression de l'identité locale. Elle doit désormais à la fois gérer la revitalisation du centre-ville et des zones riveraines, mais aussi l'étalement urbain et diverses formes de développement touristique (Ashworth et Page, 2011).

Comme plusieurs intrants sont nécessaires au fonctionnement du tourisme urbain, l'utilisation des biens publics se présente comme une solution pour rendre l'industrie touristique plus durable (Rigall-I-Torrent, 2008). En effet, le nombre croissant de touristes peut accentuer la pression sur les ressources disponibles de la ville. Or, un compromis semble résider dans l'utilisation de biens publics à des fins touristiques. On parle alors d'héritages culturels (ex : monuments), d'espaces naturels (ex : paysages) et d'infrastructures (ex : transport). Les biens publics détiennent un caractère non-rival et personne ne peut être exclu de leur consommation. Ils peuvent donc être utilisés par les touristes et les résidents. Pour autant, ce partage des ressources a aussi des limites qui peuvent affecter le caractère non-rival et non-exclusif des biens publics, comme l'affluence des visiteurs. Par exemple, si le

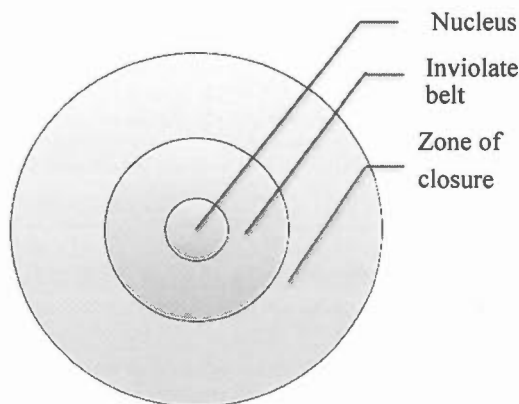
tourisme peut avoir des effets positifs sur le transport en commun, en fournissant des fonds supplémentaires pour financer les services, il demeure essentiel de prendre en compte les coûts imposés aux utilisateurs résidents en raison de l'affluence de passagers qui génèrent la congestion (Albalade et Bel, 2010). Selon Rigall- I-Torrent (2008), la durabilité de l'activité touristique urbaine dépend de la capacité de la ville à reproduire des intrants nécessaires à la production des fonctions touristiques. Il apparaît ainsi essentiel d'intégrer la dimension touristique dans la stratégie d'organisation urbaine, de développement et d'aménagement (Jan et Beesau, 2010).

Selon Pearce (2001), le tourisme en ville est une fonction parmi tant d'autres et les visiteurs partagent avec les résidents l'utilisation des services, des espaces et des équipements. Comparant le comportement des résidents et des touristes urbains, Murphy (1992) démontre que les touristes effectuent des déplacements dans la ville plus longs que les résidents. Selon cette recherche, les touristes porteraient un fort intérêt envers les caractéristiques historiques de la ville, comparativement aux résidents qui sont davantage orientés sur des motifs commerciaux de déplacements (Murphy, 1992). De plus, une grande partie de l'expérience touristique se vit dans l'espace public étant donné que les marchés, les monuments, les musées et l'atmosphère générale de la ville sont accessibles gratuitement ou à faible coût (Ashworth et Page, 2011). Si, pour le citoyen, le touriste peut être considéré comme un parasite des installations publiques, dont leur entretien est payé par les contribuables, la situation s'inverse également, car le résident peut tirer profit de la présence du touriste, de l'ambiance animée, des retombées économiques, des services touristiques et des installations créées à l'intention du développement de l'industrie (Ashworth et Page, 2011). L'attractivité touristique peut ainsi provenir des efforts consentis au développement de l'urbanité des villes.

1.2.3 Attractivité touristique des villes

Plusieurs auteurs en tourisme ont étudié le phénomène d'attractivité pour comprendre comment les touristes sont attirés par une destination (Gunn, 1972, 1997; Leiper, 1990; Lew, 1987). Selon Lew (1987), l'attractivité touristique se définit comme l'élément de la destination qui tire le voyageur hors de son environnement habituel. Dans cette optique, Gunn (1997) aborde l'environnement spatial de l'attraction touristique comme trois disques concentriques (figure 1.2). Le « nucleus » est la raison d'être qui attire les touristes, la zone appelée « inviolate belt » représente la mise en scène touristique et la « zone of closure », constitue le contexte plus large de l'attraction. Dans leur travaux, Ashworth et Page (2011) précisent que si les touristes urbains d'aujourd'hui dépensent beaucoup, ils sont de plus en plus difficiles à attirer et fidéliser. Pour Crouch (2011), l'attractivité touristique repose sur les attributs d'une destination et sur la perception qu'en ont les visiteurs.

Figure 1.2 Attraction tripartite



Source : Gunn, 1997.

Le chercheur définit trois types d'approches pour comprendre l'attractivité touristique (Lew, 1987). La première approche, dénommée « the idiographic perspective », renvoie aux qualités naturelles (flore, faune, climat) et culturelles (histoire, population, monuments) d'un lieu pour élaborer une typologie des attractions décrivant le caractère unique des sites ou des villes. La deuxième, « the organisational perspective », aborde les conditions d'accessibilité, d'aménagement, de capacité et de planification dans lesquelles les attractions opèrent. L'attractivité des lieux est alors reliée à l'organisation de l'espace touristique et sa mise en valeur (Cazelais *et al.*, 1999). La troisième approche fait référence aux perceptions et expériences des touristes comme éléments structurant l'attraction, soit « the cognitive perspective ». Par leur perception, les consommateurs sélectionnent, organisent et interprètent les informations qui parviennent à leurs sens (d'Astous, 2002). C'est donc à travers le regard des visiteurs qu'on peut mieux comprendre l'attractivité d'un lieu touristique.

Pour Jansen-Verbeke (1986), les éléments qui déterminent l'attractivité d'une ville pour ses visiteurs sont distingués en deux composantes clés : primaires et secondaires. Les éléments primaires sont les ressources et équipements touristiques qui attirent les visiteurs, telles que les musées, les galeries d'arts, les salles de concert, les installations sportives, le divertissement, les édifices historiques et les quartiers urbains, ainsi que les événements spéciaux. Ces ressources représentent généralement l'objectif principal d'une visite touristique urbaine. Les éléments secondaires sont ceux qui supportent ces attractions et contribuent à l'attrait de la ville, en offrant aux touristes des commerces, des installations de congrès et d'hébergement ainsi que des transports. Des aspects supplémentaires sont aussi mis à la disposition du touriste, tels que les espaces de stationnement, des bureaux d'information, des guides et des panneaux indicateurs (Jansen-Verbeke, 1986).

Malgré leur utilité, ces classements ont néanmoins été critiqués par certains chercheurs en raison de leur caractère trop catégorisant par rapport à la complexité du tourisme urbain. Par exemple, Bramwell (1998) estime que les catégories comprennent de nombreux raccourcis, notamment pour les éléments considérés secondaires, telle que le magasinage, qui en réalité, peut inciter les gens à visiter une ville. Il questionne ainsi la frontière entre les éléments primaires et secondaires. Pour leur part, Cazes et Potier (1996) considèrent aussi cette typologie comme incomplète et peu convaincante, et dénoncent la difficulté de marquer des limites claires entre les éléments touristiques spécifiques.

Dans leur travaux de recherche, Bridaa, Meleddub et Pulinac (2012) s'interrogent à savoir si l'héritage local, tel qu'un musée, peut stimuler l'attractivité d'une ville ou d'une province en Italie. Les résultats montrent que si le musée revêt un rôle éducatif important et représente une source de revenu pour la ville, les frais d'entrée découragent néanmoins les visites répétées. L'étude précise que la gestion du patrimoine urbain peut contribuer à planifier de futurs développements autour d'une telle attraction.

Pour Law (2002), l'importance d'étudier le tourisme urbain vient du fait que les villes font partie des plus importantes destinations et que l'activité touristique dans ces villes est devenue une composante significative de leur économie. Dans le contexte où la création d'un produit touristique à l'échelle métropolitaine peut contribuer au rayonnement des destinations touristiques et de leurs environs, il devient nécessaire de se questionner sur la gestion des déplacements touristiques dans les zones périphériques et l'organisation de l'offre (Jan et Beesau, 2010).

Certains chercheurs s'intéressent d'ailleurs spécifiquement au marketing des lieux et son lien avec la compétitivité urbaine (Crouch, 2011; Daskalopoulou et Petrou, 2009; Kotler *et al.*, 1993; van den Berg et Braun, 1999). Dans le domaine de la promotion lieu, le *branding* urbain, ou l'image de marque urbaine, représente l'utilisation fréquente d'un nom, un symbole, un logo ou un dessin (ou une combinaison) pour identifier un lieu, le distinguer de ses concurrents et accélérer la prise de décision des touristes (Gotham, 2007; Greenberg, 2000). Utilisées dans le but de mettre les villes en marché, ces stratégies de *branding* cherchent à générer un lien émotionnel entre les installations de la ville et les différents groupes de consommateurs potentiels, que ce soit des résidents, investisseurs, entreprises ou touristes (Greenberg, 2000). Si le *branding* urbain est parfois qualifié par certains de processus d'homogénéisation et de standardisation, d'autres le considèrent comme une démarche de différenciation permettant d'exploiter l'image du lieu dans le but d'attirer des touristes et investisseurs (Gotham, 2007). Le *branding* urbain repose sur un noyau de forces globales et locales, que l'on peut apparenter aux dimensions spectaculaire et vernaculaire de la ville, la première s'appuyant sur l'image externe projetée, la seconde prenant ancrage au cœur des récits de ses habitants (Bélanger, 2005). Or, selon les intérêts de chacun, cela représente autant de motifs pour inciter les individus à visiter les villes.

1.2.4 Motivations et pratique du tourisme urbain

La pratique du tourisme urbain, dans la seconde portion du XX^e siècle, s'est largement disséminée à travers le globe. Selon le World Travel and Tourism Council (WTTC), entre 1990 et 2010, les arrivées internationales ont plus que doublées, passant de 435 à 940 millions de déplacements, et ces chiffres peuvent être multipliés par dix si on compte les voyages domestiques (WTTC, 2011). On reconnaît que

l'accroissement des vacances payées, du temps libre, du revenu discrétionnaire et la facilitation du transport, ont contribué à stimuler la demande de ce secteur (Law, 2002; Page, 1995). Nous avons vu émerger différents mondes urbains à visiter, que ce soit des villes capitales, historiques, d'art et de culture ou industrielles, des enceintes touristiques et des quais revitalisés, des complexes de divertissement et des stations touristiques. Le monde occidental moderne est tellement habitué aux vacances qu'elles sont devenues un besoin (Law, 2002).

Plusieurs chercheurs soulignent l'importance des éléments *pull* et *push* comme facteurs influençant le choix d'une destination vacances (Dann, 1981; Gnoth, 1997; Uysal et Jurowski, 1994). Les facteurs *pull* sont les forces extérieures suscitées par une destination, qui encouragent les touristes à visiter l'endroit (Crompton, 1979; Van der Merwe *et al.*, 2011). Ces facteurs sont principalement reliés à l'attractivité d'une destination et ses caractéristiques tangibles, comme les plages, l'hébergement, les installations de loisir ainsi que les attraits culturels et historiques (Andreu *et al.*, 2001). En contrepartie, les facteurs *push* sont définis comme des forces internes et psychologiques qui génèrent le désir de voyager (Van der Merwe *et al.*, 2011). Ces facteurs prennent racine dans les désirs intangibles du voyageur, comme la fuite, le repos, la détente, l'aventure, la santé ou le prestige (Andreu *et al.*, 2001).

Pour le visiteur, le centre-ville est un lieu de vie et un paysage urbain, où les ressources touristiques s'intègrent à travers les commerces, les espaces publics, les parcs et les cours d'eau (Jansen-Verbeke, 1986). De par la densité et la diversité des fonctions, des installations, du cadre bâti, de la culture et des populations, c'est le style de vie urbain qui distingue la ville de tout autre environnement touristique (Ashworth et Page, 2011). Dans ce contexte, plusieurs éléments peuvent représenter

des facteurs *pull* ayant le potentiel d'attirer les visiteurs. Selon Page (1995), l'offre touristique urbaine comprend les services, infrastructures et activités accessibles au voyageur. Les façades historiques, ponts, quais et monuments, ainsi que les caractéristiques socioculturelles, comme des traditions ou diverses manifestations artistiques peuvent composer les éléments primaires du modèle de Jansen-Verbeke (1986). Si les installations secondaires et supplémentaires contribuent au produit, sans représenter des motifs de visite en soi, elles demeurent source d'intérêt pour les chercheurs (Jansen-Verbeke, 1986; Law, 2002).

La ville peut être une destination en soi, mais peut aussi revêtir divers rôles touristiques. Elle peut être un lieu de passage, une base de rassemblement pour les excursions en région, une porte d'entrée dans un pays ou même un bassin de touristes potentiels (Blank et Petkonich, 1994; Page, 1995; Pearce, 2001). Selon Ashworth et Page (2011), il existe une différence entre le touriste qui visite une attraction précise située dans une ville et ceux dont le premier motif de visite est spécifiquement de vivre l'urbanité de la ville. Ainsi, une multiplicité de raisons motivent la visite urbaine, que ce soit pour visiter des proches, les affaires et les congrès, le contact avec la culture, les activités extérieures, le divertissement et la visite touristique, ou le magasinage (Ashworth et Page, 2011; Blank et Petkonich, 1980; Law, 1992, 2002). Si le touriste peut être attiré par un ou plusieurs éléments, il résumera le plus souvent son expérience touristique par la visite, la déambulation et l'insertion dans la vie des gens (Ashworth et Page, 2011). Comme les villes sont des lieux de concentration de pouvoir économique et politique, qu'elles accueillent de nombreuses entreprises et offrent des activités culturelles, de divertissement et de loisirs variées, la plupart des voyageurs urbains seront motivés par plus d'une raison (Ashworth et Page, 2011; Blank et Petkonich, 1980; Pearce, 2001). Par exemple, un touriste d'affaire a de fortes chances de visiter la ville d'un point de vue ludique durant son temps libre. Il

demeure difficile de faire la distinction entre touristes et résidents, qui utilisent plus ou moins les mêmes installations urbaines, telles que les boutiques, restaurants, manifestations culturelles et infrastructures (Ashworth et Page, 2011).

Certaines recherches portent notamment sur les profils des clientèles, les segments de marchés et les habitudes comportementales des touristes (Andreu *et al.*, 2005; Becken *et al.*, 2003). La segmentation de marché sous-tend l'existence de différents groupes de touristes : ceux faisant partie d'un même segment ont des caractéristiques semblables alors qu'ils se distinguent des autres groupes (Page, 1995). L'industrie développe ainsi son offre de façon à mieux répondre aux besoins des segments et attirer certains plus que d'autres. Cette segmentation peut se faire sur la base de critères sociodémographiques (ex : revenu), de produits offerts, de variables psychographiques (ex : style de vie), de provenance géographique, de motif de voyage, de comportement et de réseau de distribution (Page, 1995).

Les lieux touristiques créés ou investis par le tourisme sont transformés par la présence des visiteurs (Duhamel *et al.*, 2008). Pour ces chercheurs, le tourisme peut d'ailleurs exercer un rôle non négligeable dans la ville, au point de convertir une partie des lieux qui fonctionnent par le tourisme, notamment les quartiers historiques. On observe que la plupart des ressources touristiques, comme les hôtels, restaurants et attrait, se situent dans la zone du centre-ville étant donné que les touristes apprécient la proximité des attractions leur permettant de visiter la ville à pied (Law, 1992). Si ces lieux sont hautement fréquentés par les touristes, les riverains y ont aussi leur place. Néanmoins, il peut arriver que les touristes s'emparent de certains quartiers de la ville et deviennent un puissant facteur de transformation (Duhamel *et al.*, 2008). Le développement de secteurs valorisés pour le tourisme autour de plans

d'eau se révèle souvent comme une réussite (Hoyle *et al.*, 1988; Savage *et al.*, 2004). Des quartiers touristiques peuvent contenir des commerces et des services variés, prenant parfois la forme de marchés, de festivals et d'hôtels (Law, 1992).

Plusieurs villes misent d'ailleurs sur diverses améliorations de leurs installations urbaines afin de développer certaines formes de tourisme : l'établissement de zones piétonnes, la gestion du stationnement, la création d'un thème unificateur, l'investissement dans les centres commerciaux et l'amélioration du cadre bâti (Page, 1995). L'exemple de la ville de Genève démontre notamment que l'extension des aires piétonnisées peut avoir des retombées importantes sur l'attractivité touristique de la ville (Matos-Wasem, 2010). Dans leurs travaux, Hayllar, Griffin et Edwards (2008) étudient plus spécifiquement les enceintes touristiques dans la ville, qu'ils définissent comme des lieux spécialement circonscrits dans l'espace pour accueillir les voyageurs, mais pouvant aussi être fréquentés par les résidents. Leur cadre de recherche suppose de considérer l'expérience touristique de ces enceintes, leurs différents impacts, les politiques influençant leur fonctionnement et leurs liens avec le reste de la ville (Hayllar *et al.*, 2008). Toutefois, l'ensemble de la ville peut aussi revêtir un caractère touristique, car les visiteurs ne se limitent pas forcément au centre et certains profitent des équipements dans le périurbain. Il importe donc de s'intéresser aux conséquences possibles du tourisme sur la ville.

1.2.5 Impacts du tourisme urbain

Lorsqu'il est temps d'évaluer les répercussions du tourisme en général, on peut constater que les impacts considérés s'apparentent aux dimensions du développement

durable. Plusieurs auteurs soulignent néanmoins la difficulté d'établir une base de mesure comparable pour évaluer les changements induits par le tourisme, qu'ils soient économiques, sociaux ou environnementaux (Page, 1995; Rigall-I-Torrent, 2008). En effet, les villes peuvent exploiter le tourisme urbain en tant que stratégie de dynamisation, d'un point de vue économique, social ou physique (Law, 2002). Or, il demeure important d'estimer les bénéfices et les coûts de toutes sortes reliés au tourisme pour s'assurer du gain réel. Certains chercheurs s'intéressent spécifiquement aux enjeux sociaux et environnementaux du développement du tourisme dans la ville (Dubois et Ceron, 2001). Un champs de recherche relié au domaine porte aussi sur les limites du tourisme de masse et ses conséquences néfastes sur une destination et sa population locale (Boivin *et al.*, 2016 (à venir); Gursoy *et al.*, 2010). Avant d'entamer un développement du tourisme à l'échelle urbaine, il demeure important d'évaluer le caractère des projets et leur impact général sur la société (Law, 1992). Les retombées économiques sont souvent les plus étudiées.

1.2.5.1 Impacts économiques

Tout d'abord, le tourisme en milieu urbain peut engendrer des retombées économiques importantes et inciter à la revitalisation des villes (Law, 1992). Selon le WTTC, le secteur du tourisme et du voyage représente l'une des plus importantes industries au niveau mondial, participant en 2011, à 9 % du produit intérieur brut (PIB) global, comparativement par exemple à 8,5 % pour l'automobile et 11 % pour le secteur bancaire (WTTC, 2011). Devenant un vecteur de communication ainsi qu'un levier de politiques de rénovation et de réaménagement, l'industrie touristique a le potentiel de contribuer à la régénération des villes (Dubois et Ceron, 2001; Hall, C. M. et Page, 2009; Law, 1992). Blank et Petkonich (1994) affirment notamment que toute ville peut revêtir un caractère touristique et qu'à l'instar d'autres industries, le tourisme est un important générateur de profits, d'emplois et de revenus de

taxation. Par exemple, à travers le monde, le secteur touristique générait 260 millions d'emplois en 2011, dont 100 millions étaient directement liés à l'industrie (WTTC, 2011). Développer le tourisme à l'échelle de la ville et attirer des visiteurs stimulera notamment la rentrée de capitaux externes grâce aux visiteurs étrangers, l'investissement en infrastructures et l'économie locale (Lejoux, 2006; Page, 1995; Rigall-I-Torrent, 2008). De plus, l'argent dépensé par le touriste dans les installations, comme les concerts, restaurants et théâtres, peuvent rendre ces activités plus viables économiquement au bénéfice de la communauté (Law, 1992).

En contrepartie, le tourisme peut occasionner une inflation de l'économie locale et engendrer une dépendance économique de la population à cette industrie (Page, 1995). En réalité, la ville devient plus vulnérable si elle est peu diversifiée, et ce peu importe le secteur d'activité. Le lien entre tourisme et urbanité sous-tend aussi diverses tensions et contradictions, par exemple dans le cas où certaines fonctions urbaines classiques sont sacrifiées au profit de leur mise en tourisme (Nahrath et Stock, 2012). Le tourisme étant investi d'un caractère marchand et d'un mode de production économique, son développement peut engendrer certaines formes d'appropriation et de dépossession des sols (Nahrath et Stock, 2012). La mise en tourisme a ainsi des effets sur l'ordre urbain établi, notamment par une nouvelle structuration socioéconomique à travers la gentrification et la requalification des valeurs foncières (Nahrath et Stock, 2012). Pour Dubois et Ceron (2001), la hausse de fréquentation des espaces centraux, l'arrivée des touristes nantis et la modification de la structure commerciale sous-tend le risque de voir certaines couches de la population moins nanties exclues. Cela peut aussi avoir des conséquences sur l'environnement.

1.2.5.2 Impacts environnementaux

Au niveau environnemental, le phénomène touristique peut avoir pour effet d'accroître la conscientisation des résidents et stimuler les efforts de préservation du milieu urbain (Rigall-I-Torrent, 2008). Développer le tourisme dans la ville peut aussi amener des changements positifs au niveau de l'environnement et des caractéristiques physiques de la ville. La revitalisation urbaine, avec l'objectif de mise en tourisme, permet notamment d'améliorer le visuel, d'inciter à la construction de nouvelles infrastructures, de favoriser un aménagement plus harmonieux et d'encourager la restauration d'éléments historiques (Page, 1995). La stratégie de tourisme urbain doit émerger d'une mûre réflexion sur la façon dont le phénomène peut s'intégrer dans un environnement urbain particulier. Les choix d'infrastructures de transport urbain, tels que les pistes cyclables et réseaux collectifs semblent ainsi déterminants pour l'avenir de la ville et son attrait touristique (Dubois et Ceron, 2001).

Par ailleurs, le tourisme urbain pourrait aussi être synonyme d'effets négatifs sur l'environnement, notamment par l'accroissement de diverses formes de pollution et de nuisances. Selon Page (1995), développer le tourisme dans la ville peut renforcer la pollution des écosystèmes locaux, complexifier la gestion des matières résiduelles en période d'achalandage, inciter à l'étalement urbain, occasionner la perte de terrains agricoles due à la construction massive, générer une pollution architecturale en raison d'un manque de planification, en plus de stimuler la ségrégation des touristes par les résidents dans les secteurs à vocation touristique. Ainsi, accroître le nombre de visiteurs dans les villes ajoute à la congestion existante, engendre l'usure des installations et fait augmenter les coûts de la gestion urbaine (Law, 1992; Page, 1995; Troitini Vinuesa, 1998). En ce sens, Dubois et Céron (2001) précisent qu'il serait important de suivre les paramètres de la qualité de l'air et de congestion routière pouvant émaner d'une attractivité accrue des villes. En outre, l'afflux de visiteurs

peut être mal accueilli par les résidents locaux. Le développement d'installations privilégiées pour les touristes n'est pas toujours en lien avec les désirs ou besoins de la communauté. (Law, 1992). Cela engendre aussi des répercussions au niveau social.

1.2.5.3 Impacts sociaux

D'un point de vue social, le tourisme participe à la dynamique urbaine et engendre des retombées diverses. Parmi les bénéfices qu'il peut générer, on peut citer la diversification des installations de divertissement, des échanges interculturels ainsi que le développement d'infrastructures et d'aménagements variés dans la ville (Law, 1992). Le tourisme urbain peut alors inciter à la revitalisation des centres pour tendre vers une meilleure qualité de vie et favoriser la création d'emploi pour éviter la relocalisation de résidents (Knafou, 2007; Rigall-I-Torrent, 2008). De plus, la régénération de certains quartiers et l'arrivée de visiteurs peut faire augmenter la fierté des citoyens, ce qui en soi, est une bonne chose étant donné que les citoyens détenant une fierté accrue protégeront davantage leur environnement (Ashworth et Page, 2011; Law, 1992; Rigall-I-Torrent, 2008).

Évidemment, le tourisme peut avoir certains impacts négatifs sur la population locale d'une ville du fait que le visiteur et l'hôte entrent en relation et partagent l'espace. En effet, les recherches démontrent que certaines tensions peuvent découler de l'utilisation mutuelle des installations urbaines (Ashworth et Page, 2011; Clarimont et Vlès, 2010). Les résidents peuvent notamment employer des stratégies d'évitement des zones touristiques, ce qui témoigne d'un conflit latent entre habitants et visiteurs (Vlès *et al.*, 2005). Par exemple, dans leurs déplacements quotidiens, certains Barcelonais esquivent des lieux et axes les plus fréquentés par les touristes

(Clarimont et Vlès, 2010). Témoinnant d'une saturation de la population locale envers la massification touristique, les habitants de Barcelone dénoncent la prostitution, la délinquance, les débordements festifs, la dégradation des lieux et la banalisation commerciale des emblèmes de la ville, comme *Rambla*, célèbre avenue majoritairement piétonne, reliant la place de Catalogne au Vieux-Port.

Dans d'autres cas, les touristes peuvent également être carrément séparés des habitants, notamment lorsque la collectivité ou un promoteur développe un projet à l'écart des zones fréquentées par les citoyens. On évoquera alors les enclaves touristiques, où les visiteurs se retrouvent entre eux dans un endroit entièrement sécuritaire et impeccable (Judd, 1999). Cela génère diverses inégalités, notamment comme l'accès aux plages dans certains cas ou à différents attraits d'un site touristique. L'instauration de projets touristiques, c'est aussi potentiellement la mise en œuvre progressive d'un processus de gentrification dans un quartier, qu'on observera par un remplacement de la population par une autre plus nantie ou une mise en difficulté des populations traditionnelles à assumer le coût de la vie qui augmente (Duhamel et Knafo, 2007). Par exemple, le quartier El Born à Barcelone, à l'origine résidentiel et populaire, a fortement changé en raison d'une population nouvelle qui y vit ou y passe. Le « Passeig del Born » est notamment utilisé pour s'y promener, faire du vélo ou du roller, retrouver des gens, échanger et converser, ou faire une halte et se reposer (Vlès *et al.*, 2005). Or, la population revendique désormais qu'on redonne aux habitants un quartier « digne » qui leur revient (Clarimont et Vlès, 2010). La question sociale est donc primordiale dans le contexte touristique, même si on sous-estime souvent le lien qu'on peut établir entre les deux. La dimension culturelle est aussi essentielle à considérer.

1.2.5.4 Impacts culturels

D'un point de vue culturel, le tourisme peut engendrer un sentiment favorable des résidents envers leur communauté locale, stimuler l'intérêt pour la culture et l'histoire et favoriser un retour aux arts traditionnels (Mak, 2004). En plus de la préservation du patrimoine, ce secteur incite à la création d'espaces de récréation et pousse au bon maintien de l'état des rues et des installations publiques (Mak, 2004). Ces dernières bénéficient ainsi à la population locale et au visiteur qui partagent ces espaces (Rigall-I-Torrent, 2008; Vlès, 2013). La culture dans la ville, c'est aussi nombreuses animations de l'espace public, œuvres d'arts extérieures et spectacles pour divertir les habitants et les visiteurs. Elle regroupe aussi les événements spéciaux, comme les méga-événements sportifs, les grandes expositions internationales ainsi que les fêtes et festivals (Cazes et Potier, 1996). Ces carnivals et festivals, généralement tenus annuellement, développent leur caractère et leur réputation au fil des ans (Ritchie, 1984). Ils sont particulièrement réussis lorsqu'initiés par les résidents locaux pour célébrer une occasion spéciale en s'intégrant dans une optique de promotion touristique, comme le Carnaval de Québec, par exemple (Roberge, 2010). La création d'événements fait d'ailleurs partie des stratégies élaborées par les villes pour développer leur notoriété, attirer des touristes, créer de nouveaux emplois et accroître leur attractivité (Dwyer *et al.*, 2006; Van Aalst et van Melik, 2012).

Dans le contexte de ces grands événements internationaux, les besoins de la population locale ne sont pas toujours considérés. Suivant la théorie de l'échange social, qui présuppose que les bénéfices du développement touristique influenceront positivement le support des résidents pour cette activité dans leur milieu, une telle affluence de visiteurs n'est pas toujours bien perçue par les résidents (Gursoy et Rutherford, 2004; Kaplanidou *et al.*, 2013; Quinn, 2005). En outre, le développement d'un tourisme de masse peut progressivement déformer la culture locale (Page, 1995).

En termes de patrimoine, la banalisation du centre-ville, sa muséification, voire sa privatisation, est un risque envisageable qui peut avoir des conséquences sur le lien social et le dynamisme culturel (Dubois et Ceron, 2001). Le tourisme urbain peut ainsi affecter le système de valeur local, les comportements, la structure communautaire, les relations familiales, les styles de vie traditionnels, les cérémonies, la moralité et même menacer l'identité des peuples autochtones (Page, 1995; Rigall-I-Torrent, 2008). Il est donc nécessaire de s'appuyer sur les atouts authentiques et les particularités locales pour développer un tourisme respectueux de la communauté (Law, 1992). Cela peut participer d'une logique de tourisme urbain durable.

1.2.6 Tourisme urbain durable

Témoignant d'une conscience renouvelée des touristes envers les endroits qu'ils visitent, les voyages écoresponsables, tels que l'écotourisme, le tourisme équitable, éthique, solidaire ou encore les pratiques de compensation d'émissions de carbone sont de plus en plus courants parmi les formes de tourisme (François-Lecompte *et al.*, 2013; Lamic, 2008). Les pratiques touristiques désignent ce que fait le touriste pendant son déplacement, représentant la mise en acte de ses intentions et ses réponses aux stimuli du milieu (Duhamel *et al.*, 2008). Consistant à maintenir un équilibre entre les besoins du touriste, de l'environnement et de la population locale, le tourisme durable apparaît comme une initiative pouvant apporter des retombées bénéfiques pour une agglomération (Lechien, 2009). Pour Vlès, Clarimont et Hatt (2011), le concept de tourisme durable est encore très peu pris en compte par les villes. Certes, des initiatives existent, mais elles sont souvent dispersées, peu lisibles, focalisées sur la dimension environnementale, notamment à l'aide d'écolabels, et rarement intégrées à la planification urbaine.

La vulnérabilité de l'industrie touristique aux désastres naturels liés au climat est une réalité inéluctable que l'ensemble des acteurs doit confronter avec une vision et une stratégie à long terme (Hall, C. M. et Higham, 2005). Timur et Getz (2009) étudient le tourisme urbain durable en fonction des buts et des obstacles reconnus à la démarche par les parties prenantes. Considérées comme les acteurs pouvant affecter ou être significativement affectés par les stratégies de tourisme urbain durable, les parties prenantes comprennent des intervenants de l'industrie touristique, du gouvernement local et du milieu de l'environnement (Freeman, 1984). Les travaux de Timur et Getz (2009) illustrent que la signification du tourisme urbain durable varie entre différents groupes d'acteurs. Leur recherche démontre que la plupart des parties prenantes perçoivent le terme « durable » comme signifiant la rentabilité économique à long terme alors que les objectifs liés aux problématiques environnementales et socioculturelles arrivent en second plan. Parmi les barrières à l'implantation du tourisme urbain durable, ils identifient la complexité du nombre d'agences gouvernementales impliquées, les conflits d'intérêts entre les parties prenantes et le manque de coordination. Pour concrétiser la démarche de tourisme urbain durable, il apparaît essentiel de faciliter la coordination entre les multiples acteurs et qu'une institution reconnue s'engage à mener la démarche en collaboration avec les différents intervenants. Adoptées de façon proactive par les organisations, les pratiques environnementales peuvent alors apporter un avantage concurrentiel (Forsyth, 1997).

Certains chercheurs s'intéressent notamment à la mobilisation du thème du développement durable à des fins promotionnelles par des villes touristiques (Dodds et Joppe, 2001, 2003; Gibson, A. *et al.*, 2003). Plusieurs destinations urbaines font appel à des stratégies de *branding* afin de mettre leur ville en marché, cherchant à générer un lien émotionnel entre leurs installations et les différents groupes de

consommateurs éventuels, notamment les touristes (Greenberg, 2000). Si une labellisation pourrait servir comme élément unificateur aux projets territoriaux, il demeure difficile de déterminer si les initiatives de tourisme durable sont réelles ou si elles constituent plutôt un simple outil marketing (Filloz et Colomb, 2011; Lansing et Vries, 2007).

Les touristes démontrent une sensibilité grandissante envers la thématique du tourisme durable, mais de nombreux freins à la pratique demeurent. Ainsi, Lespinasse-Taraba et Leonhardt (2011) précisent que la méconnaissance du tourisme durable, la peur du *greenwashing* et l'assimilation du concept à une contrainte peu compatible avec les vacances freinent sa pratique. En ce sens, certains travaux dénoncent un dilemme existant entre les tenants de la notion de vacances, synonyme de détente, et les contraintes associées au tourisme durable perçues par les consommateurs (Dekhili et Akli Achabou, 2014; François-Lecompte et Prim-Allaz, 2011; Miller *et al.*, 2010). Selon les recherches, les voyageurs décrivent le tourisme durable à partir de cinq éléments : 1) accepter de renoncer au confort; 2) recourir à un voyageur responsable; 3) maximiser les ressources de la population locale; 4) aller moins loin; 5) protéger le capital social, culturel et naturel des zones visitées (François-Lecompte et Prim-Allaz, 2009). Si pour certains, ces éléments contribuent à rendre le voyage plus agréable et acceptable, pour d'autres, cela semble plutôt s'éloigner des vacances idéales.

Le tourisme urbain durable représente une stratégie continue de développement permettant d'équilibrer les bénéfices actuels reliés à l'industrie touristique et les opportunités futures pour la communauté d'accueil (Paskaleva-Shapira, 2007). Pour certains chercheurs, cette pratique touristique devrait faire partie intégrante d'une

stratégie de développement de la ville, contribuant au bien-être de la population locale, de l'industrie et des visiteurs (Paskaleva-Shapira, 2007; Van der Borg, 2000). Comme le tourisme urbain dépend des nombreuses fonctions du milieu, telles que l'énergie, l'eau, l'aménagement du territoire, la gestion des espaces naturels, la culture ou le transport, il est important d'incorporer l'industrie au projet urbain. En effet, les projets d'envergures, dimension spectaculaire de la représentation constitutive d'une ville, façonnent l'espace urbain et c'est à travers l'appropriation des habitants et le récit qu'ils en font que se traduit la dimension vernaculaire (Bélanger, 2005). En maintenant l'équilibre de cette dialectique, la ville durable pourrait contribuer à stimuler une expérience urbaine authentique et attirer davantage de visiteurs. Construire une destination compétitive exige alors une gestion intégrée, impliquant à la fois les acteurs urbains et touristiques, pour stimuler les effets bénéfiques du tourisme sur l'ensemble de la ville, et ce en termes de durabilité économique, sociale, environnementale et culturelle (Burhin, 2003; Paskaleva-Shapira, 2007).

Si le projet urbain et le projet touristique apparaissent inévitablement liés, il importe de mieux comprendre la manière dont le tourisme s'articule avec la ville pour cerner la problématique du tourisme durable (Vlès *et al.*, 2011). Dans ses travaux, Gravari-Barbas fait notamment le lien entre aménagement, culture et développement touristique (1998). Pratiquer le tourisme urbain dans une ville ayant entrepris un virage vers le développement durable, dont les actions sont concrètes et perceptibles, semble représenter un point de départ intéressant, pouvant engendrer des retombées positives pour la communauté et l'industrie touristique. Le chapitre suivant nous permettra de raccorder le développement durable à l'attractivité touristique urbaine, en y ancrant notre problématique de recherche et notre cadre conceptuel.

CHAPITRE II

ATTRACTIVITÉ TOURISTIQUE DE LA VILLE DURABLE

À partir de la revue de la littérature sur le développement urbain durable et le tourisme urbain, nous proposons d'établir le pont entre la ville durable et l'attractivité touristique de la ville. Pour ce faire, nous discutons dans cette section de la problématique de recherche dérivée de cette recension des écrits et présentons notre questionnement. Le cadre conceptuel est exposé dans un second temps avec les sous-questions de recherche et les hypothèses.

2.1 Problématique

La problématique émane d'une préoccupation ou d'une lacune des connaissances à propos d'un sujet donné (Fortin et Gagnon, 2010). Dans cette section, nous présentons une articulation entre les deux domaines de recherche étudiés, soient le développement durable et le tourisme urbain. Selon la perspective des dimensions économique, environnementale, sociale et culturelle, nous étayons le problème de recherche en démontrant le lien pouvant exister entre chaque dimension et les différents aspects du tourisme dans la ville. Cela mène à la présentation de la question générale de recherche.

2.1.1 Tourisme urbain et développement durable

Lorsqu'elles entament un virage vers le développement durable, les villes peuvent tendre de la simple modernisation environnementale à une inflexion plus profonde des trajectoires de développement, axée sur l'urbanisme, la diversification économique, l'évolution des modes de vie, la prise en mains par les habitants de leur environnement et l'action en faveur des plus démunis (Emelianoff, 2007a). Selon Vlès, Clarimont et Hatt (2011), le tourisme durable en ville va de pair avec l'approche du développement urbain durable, à condition que la démarche dépasse le seul cadre environnementaliste pour étendre les actions aux préoccupations sociales et économiques. Certains chercheurs s'intéressent notamment à la mobilisation du développement durable pour des fins promotionnelles par des villes touristiques (Dodds et Joppe, 2001, 2003; Gibson, A. *et al.*, 2003). Une labellisation peut notamment servir comme élément unificateur aux projets territoriaux (Filloz et Colomb, 2011). Si l'on peut attribuer un caractère spectaculaire au développement durable, comme étiquette ou comme discours, il demeure important que la démarche transcende le mode de vie urbain et se traduise par des transformations concrètes dans le quotidien des habitants afin que les actions d'atténuation et d'adaptation se transposent dans le vernaculaire (Bélangier, 2005). Il devient alors un élément de gestion plutôt qu'un procédé promotionnel.

Les enjeux du développement durable concernent autant la ville que l'ensemble des espaces touristiques (Lespinnasse-Taraba et Leonhardt, 2011). Le simple fait que la déambulation soit la principale activité des visiteurs urbains en dit long sur l'importance de la qualité de l'environnement dans lequel le tourisme est exercé (Vlès, 2008, 2010). En effet, il semble que c'est dans l'espace public qu'une démarche intégrée peut prendre en compte le tourisme durable et ses impératifs.

Ainsi, l'adaptation des villes aux principes de durabilité pourrait constituer une condition essentielle de leur attractivité touristique. S'intéressant au lien entre la notion de développement durable et du tourisme urbain, nous ne mettrons pas l'accent sur une labellisation du développement urbain durable, mais nous pencherons plutôt spécifiquement sur les manifestations concrètes de chacune de ses facettes dans la ville et ferons le lien avec le tourisme urbain. Au-delà d'une opportunité de marché, le développement durable du tourisme se positionne comme un déterminant de l'enrichissement et de la pérennité du secteur (Lespinasse-Taraba et Leonhardt, 2011). Certains liens peuvent donc être tissés entre ses quatre dimensions et le tourisme urbain.

2.1.1.1 Dimension économique

Nous avons vu que la dimension économique du développement durable se base sur l'optimisation de l'utilisation des ressources afin de maximiser le bien-être collectif (Rogers *et al.*, 2008). Les indicateurs de la vitalité économique s'expriment par des variables comme les revenus des ménages, la création d'emplois, le taux de chômage, le nombre d'entreprises et le coût de la vie (Tanguay *et al.*, 2010). Cette vitalité économique peut notamment contribuer à la compétitivité de la ville sur le plan international (Balkyte et Tvaronavičiene, 2010; Poirot et Gérardin, 2010). Les sommes investies dans les grands projets urbains, dans la revitalisation des quartiers et dans les services publics participent notamment à faire des villes des milieux plus dynamiques. La mise en place de stratégies de mixité fonctionnelle peut aussi accroître la vitalité économique des quartiers, dynamiser l'espace social et raccourcir les déplacements dans l'agglomération.

Il est raisonnable d'envisager qu'une ville dynamique économiquement sera particulièrement attirante pour les touristes. Selon Savitch (2010), un des critères pour faire d'un lieu « une grande ville » serait la variable *currency*, qui relève de ses valeurs fondamentales (notamment économiques) et de sa capacité à se renouveler à travers le temps. Par exemple, si la ville de New York se démarque aux États-Unis par son produit intérieur brut, le nombre d'emplois et la qualité des entreprises qu'on y retrouve, la ville de San Francisco se distingue par l'atteinte du revenu par habitant le plus élevé (Savitch, 2010). En ce sens, un bon niveau de vie des habitants pourrait stimuler un éventail élargi de commerces et d'activités. Les touristes choisissent une ville pour s'adonner à des activités de consommation de toutes sortes, telles que le magasinage, les sorties au restaurant et la participation à la vie urbaine (Murphy, 1992). On peut nuancer ce point de vue en affirmant que le tourisme peut contribuer au développement économique, mais cela à condition que les résidents y aient aussi leur place et puissent bénéficier des installations, tout comme les touristes (Judd, 1999). Dans le cas contraire, la création d'une bulle touristique pourrait mettre en danger l'existence de services de proximité et générer une forme de ségrégation entre touristes et habitants (Duhamel *et al.*, 2008).

Le commerce équitable peut aussi être mobilisé pour développer des activités locales reliées au tourisme et à la culture (Wackermann, 2011). Mettre en valeur les produits du terroir est une manière de faire connaître la culture culinaire ou artisanale d'un lieu, en plus d'enrichir les producteurs locaux. De plus en plus prisés par les consommateurs au quotidien et valorisés par les voyageurs, cette forme d'économie solidaire peut contribuer à l'attractivité d'un lieu (François-Lecompte *et al.*, 2013).

Dans ses travaux, Jansen-Verbeke (2010) fait référence à une typologie d'activités primaires et secondaires pour décrire l'offre touristique. Les différents éléments d'activités primaires, scindés en espaces d'activités et en installations, comportent notamment les lieux de concerts, les cinémas, expositions, musées et galeries, théâtres, installations sportives, casinos, festivals, clubs de nuit et événements (Jansen-Verbeke, 1986). Ainsi, les efforts économiques du développement durable d'une ville peuvent contribuer au maintien et à l'accroissement de la vitalité économique par le développement d'entreprises diversifiées, la création d'emplois et l'amélioration de la situation économique des habitants. Ce dynamisme pourrait notamment contribuer à attirer les touristes en quête d'urbanité.

Enfin, rappelons que le tourisme est aussi reconnu pour sa contribution à la régénération économique des villes et qu'il peut servir de vecteur de dynamisme, notoriété, socialisation, culture et d'économie (Jan et Beesau, 2010; Law, 1992). De plus, l'utilisation des biens publics dans une perspective touristique permettrait une industrie plus durable et une meilleure préservation des ressources (Rigall-I-Torrent, 2008). Or, il importe de se pencher également sur les liens entre l'environnement urbain et le tourisme dans la ville.

2.1.1.2 Dimension environnementale

Selon l'approche environnementale, le développement durable commande la préservation des systèmes physiques et écologiques de la planète (Rogers *et al.*, 2008). Dans le milieu urbain, cela implique différentes actions afin de minimiser l'impact du mode de vie citadin sur la planète et une adaptation aux changements induits par les variations du climat. L'approche de développement urbain durable entraîne alors une série de stratégies environnementales (Emelianoff, 2007a; Grewal

et Grewal, 2012; Lefèvre, 2008; Merzaghi et Wyss, 2009a; Speirs, 2003). Ces programmes visent, entre autres, l'amélioration du transport collectif, la création d'aménagement facilitant la marche en ville, la mise en valeur de la nature, la réintégration des espaces fluviaux, la reconversion des friches urbaines ou le déploiement de l'agriculture urbaine. Plusieurs projets sont aussi menés dans le bâtiment, avec des objectifs de réduction de consommation des ressources, à travers la rénovation d'immeubles, la construction d'écoquartiers, l'introduction d'énergies renouvelables, l'amélioration de l'efficacité énergétique ainsi que la gestion des déchets et leur valorisation. Les indicateurs environnementaux urbains touchent notamment à l'énergie, au transport, à la qualité de l'air, aux espaces verts, à la protection des écosystèmes et à la gestion des déchets (Fayolle et Tanguay, 2011; Tanguay *et al.*, 2010).

Le secteur touristique entretient un rapport ambigu avec l'environnement puisqu'il a besoin d'un cadre attrayant pour se développer, mais qu'il peut considérablement affecter le milieu dans lequel il est exercé (Laroche et Hermet, 2010). Parmi les caractéristiques physiques primaires du tourisme urbain reliées aux installations, on retrouve notamment la présence d'espaces portuaires, de quartiers historiques, de parcs, d'espace-natures et de cours d'eau (Jansen-Verbeke, 1986). Comme la déambulation est la principale activité pratiquée par le touriste urbain, la ville aurait avantage à se doter d'aménagements facilitant cette pratique (Lespinnasse-Taraba et Leonhardt, 2011; Matos-Wasem, 2010; Vlès, 2008, 2010). Par exemple, les villes peuvent déployer des cheminements piétonniers, une cartographie, une signalétique et des systèmes de valorisation des espaces (Lespinnasse-Taraba et Leonhardt, 2011). Puisque la mobilité douce représente une tendance croissante en milieu urbain, certaines villes diversifient leur offre au bénéfice des habitants et touristes, notamment par des dispositifs de vélos en libre-service et des aménagements de pistes

cyclables (Lespinnasse-Taraba et Leonhardt, 2011). Parallèlement, la mise en tourisme du transport en commun doit être améliorée pour offrir une palette de solutions de mobilité et diminuer l’emprise de la voiture. De plus, la présence de nature en ville, qui est attendue des habitants et des touristes, prend des formes variées, telles que les parcs urbains, les façades végétalisées ou les espaces naturels urbains. Ainsi, l’intégration de la verdure peut aussi contribuer à l’attractivité des villes.

L’esthétique du paysage urbain retient l’attention des chercheurs puisque que la ville verte est attirante tant pour les résidents que pour les touristes (Demers, 2007). De plus, protéger les espaces verts et les écosystèmes améliore la qualité de l’environnement urbain et agrmente la ville aux yeux du touriste (Kelly *et al.*, 2007). Des études démontrent que la compétitivité d’une destination peut être améliorée par une gestion efficace de la qualité de l’environnement et la mesure d’impacts environnementaux (Mihalič, 2000). D’autres chercheurs établissent l’existence d’un lien entre la performance environnementale d’un pays et sa prospérité touristique (Bojanic, 2011). Enfin, Ambrey et Fleming (2014) démontrent que les espaces verts publics contribuent à l’amélioration du bien-être des citoyens. Cela dit, il est plausible que ce même bien-être soit ressenti par les touristes visitant la ville. Ainsi, des liens peuvent aussi être établis entre la dimension sociale et le tourisme urbain.

2.1.1.3 Dimension sociale

Du point de vue social, certaines démarches amènent les différents acteurs à développer des projets visant à contrer les inégalités, à réduire la pauvreté, à faciliter l’accès au logement, à intégrer à la société les populations en situation difficile et à favoriser la participation citoyenne par des modes de gouvernance inclusifs (Rogers *et al.*, 2008; Veyret et Le Goix, 2011). Concrètement, les stratégies sociales reposent

notamment sur le développement de services communautaires et collectifs, l'encouragement du commerce équitable et la consommation locale, la création d'une mixité sociale dans les différents quartiers, la dynamisation des espaces publics et le déploiement de programmes d'habitat et d'accès aux soins de santé pour tous (Boulianne, 2001; Emelianoff, 2007a; Lefèvre, 2008; Speirs, 2003). Les indicateurs sociaux relèvent de la démographie, du logement, de l'éducation, la sécurité, la santé, du bien-être, des services sociaux et communautaires, ainsi que des dépenses publiques (Fayolle et Tanguay, 2011; Tanguay *et al.*, 2010). Le partage des espaces publics et l'appropriation des lieux s'insèrent également dans cette dimension.

Dans le contexte urbain, le visiteur expérimente le quotidien de l'endroit visité. La vie des citoyens suit son cours, alors que des touristes déambulent dans les rues et explorent les différents quartiers. Pour Jansen-Verbeke (1986), le visiteur urbain est en quête de contact avec les résidents et souhaite vivre l'ambiance et la vitalité des lieux. En ce sens, la qualité de vie des résidents d'une ville et l'activité animant les espaces publics contribuent à l'offre touristique. L'exemple de Barcelone démontre qu'une ville peut conforter son attractivité en améliorant ses espaces publics, lui procurant l'image d'une ville moderne, ouverte et soucieuse de sa viabilité (Clarimont et Vlès, 2010). Évidemment, cela n'est pas sans conséquences sociales, comme témoignent les tensions pouvant émerger de la massification du tourisme. D'un point de vue de la sécurité, du taux de criminalité et de l'accès aux services de santé, certains touristes peuvent vouloir éviter d'être confrontés à une situation de danger lorsqu'ils voyagent dans une ville. Le cas d'Auckland démontre que les touristes urbains peuvent être particulièrement sensibles à cet aspect lors de la tenue d'événements sportifs de renommée mondiale (Barker et Page, 2002). Dans d'autres cas, certains visiteurs peuvent éprouver un sentiment de malaise devant des personnes sans-abri ou des mendiants dans la rue (Pearce et Schänzel, 2013). Comme on peut

s'attendre à ce qu'un visiteur s'incommode d'être témoin d'injustices, de tensions sociales et de pauvreté extrême, rendre la ville plus juste et équitable pour ses habitants pourrait contribuer à l'attrait des lieux pour les visiteurs. Cela peut d'ailleurs se refléter dans la culture, qui est aussi importante dans l'attractivité touristique de la ville.

2.1.1.4 Dimension culturelle

L'approche culturelle du développement durable s'enracine dans la créativité des villes dont l'expression se traduit par différentes manifestations (Brault, 2009). La culture repose sur des formes matérielles et immatérielles d'expressions qui informent sur la vie des gens, leur identité et leur histoire. Quatrième composante du développement durable (Lefèvre, 2008), elle peut prendre la forme de patrimoine bâti ou naturel, de manifestations artistiques urbaines, d'habitudes de vie, de qualité de vie citadine, d'œuvres d'art, de mobilier urbains et d'espaces publics (Ernst et Sougareva, 2002). La culture joue un rôle identitaire chez les citoyens et contribue à l'évolution de la société (Lefèvre, 2008). Elle semble aussi pouvoir revêtir un volet social (Poirier, 2008), puisque la participation de chacun à la culture collective crée des liens entre les personnes et sous-tend une forme d'appartenance. Si le développement durable et le patrimoine partagent l'idéologie de solidarité intergénérationnelle, il est important de s'assurer de l'harmonie entre les projets afin qu'ils n'entrent pas en contradiction (Garat *et al.*, 2008). La culture peut même jouer un rôle transversal dans la ville et rayonner sur les différents piliers du développement durable (Cités et gouvernements locaux unis, 2010; UNESCO, 2015).

Une topologie de la culture est présentée par Lutz (2005), en se basant sur la production culturelle et sa consommation. La culture est ainsi scindée en « culture

noble » ou abstraite, « culture populaire » ou vivante et « culture du quotidien » ou immatérielle. La consommation est rangée selon le degré de participation, celui-ci variant de passif à actif. Selon cette topologie, le tourisme culturel se divise en quatre formes distinctes de tourisme, mais entrecroisées. Le tourisme patrimonial, strictement passif, est basé sur la culture noble. Le tourisme culturel, entre contemplation et participation, porte sur la culture noble et populaire. Le tourisme artistique porte sur la culture noble mais d'une façon participative. Enfin, le tourisme créatif s'ancre dans les trois formes de culture et se base sur l'action du visiteur. Or, si le concept de culture réfère à une réalité complexe, multiple et variée, le phénomène de tourisme culturel l'est tout autant (Chevrier et Clair-Saillant, 2006).

Durant leur séjour en ville, les touristes cherchent à découvrir les caractéristiques culturelles de l'endroit, telles que les habitudes de vies, les coutumes locales, l'histoire et la langue, la diversité artistique et le volet événementiel. Ces caractéristiques sont également considérées comme des éléments primaires du tourisme (Jansen-Verbeke, 1986). Si des chercheurs étudient l'attractivité touristique urbaine sur la base des ressources historiques, comme les musées (Bridaa *et al.*, 2012), il est important de savoir que la popularité des villes ne se limite pas aux considérations patrimoniales (Lepinasse-Taraba et Leonhardt, 2011). À l'opposé des villes muséifiées, les touristes cherchent à partager la vies des habitants (Garat *et al.*, 2008). Pour demeurer authentique, la prestation culturelle doit s'ancre dans le récit identitaire des habitants (Bélanger, 2005). L'authenticité réfère alors au caractère véritable de cette culture, dans la mesure où « *elle se fonde sur de vraies valeurs culturelles et où la reconstruction n'est pas conçue uniquement comme élément de la présentation d'un site aux visiteurs* » (UNESCO, 2000). Dans cette perspective, les manifestations concrètes de la dimension culturelle du développement durable peuvent devenir un atout pour attirer des touristes.

La littérature à ce jour laisse entrevoir qu'une ville suivant une approche de développement durable pourrait devenir une destination plus attrayante pour le tourisme, assurant à la fois une croissance économique pérenne sur la base de cette industrie et une pratique touristique plus viable sur le long terme. Mettre en œuvre des stratégies de développement durable pourrait donc être bénéfique pour la qualité de vie des citoyens, mais aussi être avantageux dans le sens où ces actions permettraient d'attirer davantage de visiteurs soucieux de l'environnement et de la société. En effet, au-delà des attraits touristiques urbains, il semble exister une clientèle touristique attirée par le caractère durable d'un espace touristique, dont le comportement favorise la viabilité du secteur (Andreu *et al.*, 2005; Becken *et al.*, 2003; Kelly *et al.*, 2007). Cela nous mène ainsi à notre question de recherche.

2.1.2 Question de recherche

Le milieu urbain, propice aux efforts de développement durable engagés au cours des vingt dernières années, apparaît comme un contexte approprié pour comprendre si les actions associées au développement durable jouent un rôle ou non dans l'attractivité touristique urbaine. Concrètement, nous tenterons de vérifier si les caractéristiques de durabilité d'une ville exercent un rôle transversal en tant que valeur ajoutée sur l'offre touristique. Notre attention portera sur les manifestations concrètes du développement durable, et non pas sur le discours ou le *branding* urbain. L'utilisation de deux villes touristiques focalisant sur le développement durable, Québec et Bordeaux, nous mènera à distinguer si cette orientation joue un rôle sur le tourisme de façon similaire ou distincte selon le contexte urbain.

Pour comprendre en quoi le développement urbain durable peut rendre la ville plus attrayante d'un point de vue touristique, nous mettrons l'accent sur les changements physiquement identifiables par les visiteurs. Comme le tourisme urbain repose sur les attributs et caractéristiques des lieux (Edwards *et al.*, 2008) et que son offre ne peut être isolée de l'environnement dans lequel il se trouve (van den Berg et Braun, 1999), les transformations de la ville dans la logique de développement durable pourrait jouer un rôle sur l'industrie touristique. Les recherches démontrent que la qualité environnementale d'une destination lui confère un avantage compétitif (Cracolici et Nijkamp, 2009; Kelly *et al.*, 2007; Mihalič, 2000). On observe aussi que les touristes ont tendance à préférer les endroits dont l'offre répond à des critères d'éco-efficacité et sont aptes à déboursier pour contribuer aux mesures environnementales (Hedlund, 2011; Kelly *et al.*, 2007; Miller, 2003). La ville durable et le tourisme urbain pourraient donc s'articuler pour former un produit intégré (Vlès *et al.*, 2011).

La notion de développement durable s'intègre progressivement dans la compréhension urbaine, mais elle ne fait que commencer à être associée à l'attractivité touristique de la ville dans la littérature. Comparativement à d'autres formes de tourisme, le volet durable du tourisme urbain reste peu étudié malgré un intérêt grandissant (Lu et Nepal, 2009). La recherche à ce jour s'étant principalement attardée sur le lien entre l'environnement et le tourisme, nous proposons d'établir un pont entre les quatre dimensions du développement durable et l'attractivité touristique urbaine. Comme les actions en ce sens contribuent à la compétitivité d'une ville (Balkyte et Tvaronavičienė, 2010) et qu'une destination responsable sur le plan de l'environnement peut offrir un meilleur contexte de visite aux touristes (Bojanic, 2011; Kelly *et al.*, 2007; Mihalič, 2000), la question générale de recherche est la suivante : *Quelles sont les incidences du développement urbain durable sur l'attractivité touristique d'une ville?*

Nous constatons que chaque dimension du développement durable peut se raccorder au tourisme urbain et avoir éventuellement une incidence sur l'attractivité de la ville. Maintenant que nous avons présenté ces liens et la question principale de recherche, nous abordons le cadre théorique supportant cette recherche.

2.2 Cadre de recherche

La référence aux théories et aux concepts permet d'élaborer le cadre de recherche en fonction de la littérature. En s'appuyant sur ce corpus, nous construisons le cadre conceptuel de la thèse afin de mieux comprendre l'articulation entre le développement urbain durable et le tourisme urbain. La théorie et les concepts servent ainsi d'outils de recherche pour organiser les idées et orienter certaines relations qui seront ultérieurement testées.

2.2.1 Cadre conceptuel

Le cadre conceptuel est une « explication fondée sur l'agencement logique d'un ensemble de concepts et de sous-concepts liés entre eux en raison de leur affinité avec le problème de recherche » (Fortin et Gagnon, 2010, p. 175). Suivant une posture épistémologique constructiviste, nous avons identifié le manque de travaux au sujet du lien entre développement durable et tourisme avant de mobiliser différents concepts provenant de disciplines variées pour les articuler et les confronter afin de répondre à notre question de recherche (Kadri, 2012). La richesse du travail repose notamment dans la transdisciplinarité de la démarche. L'apport scientifique de cette thèse se situe au niveau de l'articulation du développement urbain durable et

l'attractivité touristique de la ville, puisque ce lien n'a pas encore été étudié dans la littérature. En effet, comme plusieurs notions sont mobilisées pour approfondir ce lien, notre approche renvoi à l'utilisation des concepts de motivation, de perception, de destination, d'attractivité touristique, de développement urbain durable et de marqueurs externes. Au préalable, il nous est aussi apparu nécessaire de brièvement décrire le touriste qui représente l'unité centrale de la présente recherche.

2.2.1.1 Touriste

Le touriste est une personne visitant un pays ou une ville, qui n'est pas son lieu de résidence, pour des raisons autres qu'une occupation rémunérée (Gee *et al.*, 1997). On le définit aussi comme l'individu qui se déplace temporairement vers des lieux situés dans l'espace-temps en dehors de son quotidien afin d'y développer des activités récréatives (Duhamel *et al.*, 2008, p. 301). Ce visiteur temporaire peut passer plus de 24 heures dans ce lieu, ou encore n'y faire qu'une excursion sans y dormir. Dans le premier cas, il est qualifié de touriste, dans le second, d'excursionniste. Il existe aussi un touriste local, soit celui qui visite son propre milieu de vie, pour y découvrir la gastronomie, participer aux festivités et activités culturelles ou visiter des attraits touristiques (Alternatives économiques, 2007; Babou et Callot, 2007).

Le touriste peut être décrit selon son origine, ses caractéristiques socioéconomiques et ses intérêts variés. Son attitude peut aussi varier en fonction du moment de son arrivée sur les lieux, ses modes de déplacement utilisés ou le type d'hébergement choisi par exemple. À l'aide de ces informations, les recherches démontrent qu'on peut segmenter les visiteurs selon leur caractéristiques, leurs expériences antérieures et leur comportement à destination (Becken *et al.*, 2003; Page, 1995).

Le touriste et l'excursionniste peuvent choisir de visiter spécifiquement une ville ou une grande métropole. Courte escapade ou long week-end, le touriste urbain revêt nombreuses spécificités (Cazes et Potier, 1996; Pilette et Kadri, 2005). En raison de la multiplicité des attraits qu'il visitera et des maintes raisons qui motivent généralement son séjour, le visiteur urbain est souvent qualifié de généraliste (Ashworth et Page, 2011; Blank et Petkonich, 1980; Law, 1992, 2002; Pilette et Kadri, 2005). Il peut en effet être motivé par l'agrément, la famille, les affaires, les événements ou le commerce. Ses pratiques seront principalement culturelles (ex : monuments), festives (ex : festivals), sans consommation (ex : déambulation), techniques (ex : visite d'industries) ou professionnelle (ex : congrès) (Cazes et Potier, 1996). S'il est souvent concentré dans des quartiers touristiques, il est aussi diffus dans la ville, profitant du patrimoine, des fonctionnalités urbaines, des lieux de la vie quotidienne et des activités (Judd, 1999; Pilette et Kadri, 2005). D'ailleurs, le tourisme local et de proximité font aussi partie du tourisme urbain. Néanmoins, pour les fins de notre recherche, nous avons sélectionné les touristes, au sens classique du terme, et les excursionnistes. Notre choix se base sur l'objectif de traiter de la notion d'attractivité touristique d'une ville à partir du regard du voyageur extérieur à cet environnement. Celui-ci peut alors expliquer les éléments qui l'ont motivé à faire le déplacement. Or, plusieurs motifs peuvent inciter les voyageurs à sélectionner une ville.

2.2.1.2 Motivation

L'envie de voyager s'intègre dans un processus de décision reposant sur des fondements motivationnels. Les motivations sont des facteurs internes qui suscitent, dirigent et imprègnent un comportement (Iso-Ahola, 1980; Murray, 1964; Snepenger *et al.*, 2006). La motivation à voyager se définit comme l'ensemble des besoins qui mènent une personne à participer à une activité touristique (Swanson et Horridge,

2006). Les chercheurs reconnaissent l'importance de la relation entre les besoins et la motivation (Goodall et Ashworth, 1988). Plusieurs auteurs se réfèrent à la théorie fonctionnelle qui relie la manifestation des besoins à leur réponses (Crompton, 1979; Fodness, 1994; Gnoth, 1997; Katz, D., 1960). Les besoins génèrent un niveau de tension inconfortable chez l'individu qui le pousse à poser certaines actions lui permettant de relâcher cette tension et ainsi restaurer l'équilibre par la satisfaction du besoin (Crompton, 1979; Katz, D., 1960). Les motivations au voyage d'agrément reposeraient donc sur des besoins qui seront satisfaits par le fait de partir (Fodness, 1994). Cela peut comprendre la quête d'expérience du mode de vie urbain (Dubet, 1994).

Plusieurs facteurs peuvent expliquer la demande touristique, notamment des facteurs qualitatifs de la destination (Stafford, 1995). Nous avons vu que différentes recherches ont porté sur les facteurs influençant le choix d'une destination vacances, en divisant ces dernier en éléments *pull* et *push* (Andreu *et al.*, 2001; Crompton, 1979; Dann, 1981; Gnoth, 1997; Uysal, 1994; Van der Merwe *et al.*, 2011; Yoon et Uysal, 2005). Étant donné que les facteurs *pull* proviennent de forces extérieures suscitées par une destination et encouragent les touristes à visiter l'endroit, ce sont principalement ces déterminants qui s'insèrent dans le cadre de cette recherche (Crompton, 1979; Van der Merwe *et al.*, 2011). Ces facteurs sont principalement reliés aux caractéristiques tangibles d'une destination, comme les attraits culturels et historiques, les installations de loisirs ainsi que l'hébergement (Andreu *et al.*, 2001). Les facteurs *pull*, influençant le choix d'une destination, se scindent généralement en variables culturelles, économiques, psychosociologiques et environnementales. En se basant sur des études antérieures (Kozak, 2002; Mutinda et Mayaka, 2012), cette recherche s'intéresse au fait que le développement urbain durable pourrait contribuer aux éléments *pull* attirant les visiteurs. Ce raisonnement fait aussi partie de la

compréhension du lien entre le développement urbain durable et l'attractivité touristique. Dans cette thèse, nous chercherons donc à comprendre les attraits qui motivent le choix d'une destination urbaine par les visiteurs et l'importance accordée aux caractéristiques associées au développement urbain durable. Cela dit, c'est notamment à travers la perception des acteurs et des visiteurs que ces liens peuvent être établis.

2.2.1.3 Perception

Les visiteurs peuvent percevoir de différentes façons les caractéristiques de développement durable d'une ville. Processus cognitif, la perception est une expérience lors de laquelle les consommateurs sélectionnent, organisent et interprètent les informations qui parviennent à leurs sens (d'Astous, 2002). Cette interprétation permet à l'individu de saisir les informations issues de son environnement (Ladwein, 1999).

Parmi les quatre dimensions du développement durable, le volet environnemental apparaît à ce jour comme l'élément le plus reconnu par les consommateurs dans la pratique de tourisme durable (Brieu *et al.*, 2011; Dekhili et Akli Achabou, 2014; François-Lecompte et Prim-Allaz, 2011; Richins, 2009; Wehrli *et al.*, 2012). Certains touristes ont tendance à préférer les endroits dont l'offre répond à des critères environnementaux et sont aptes à déboursier pour contribuer aux mesures environnementales (Hedlund, 2011; Kelly *et al.*, 2007; Miller, 2003). Le respect envers l'environnement aurait aussi un impact significatif sur l'intention de choisir un forfait (Brieu *et al.*, (2011).

Lorsque le consommateur qualifie le tourisme durable, la dimension environnementale se traduit par le souci de ne pas polluer les sites visités, se loger et se divertir simplement et être en contact avec la nature (François-Lecompte et Prim-Allaz, 2011). Elle est aussi reliée à l'efficacité énergétique, la minimisation des déchets et un niveau de confort adapté aux conditions locales (Wehrli *et al.*, 2012). La dimension économique représente plutôt le partage équitable des revenus générés par l'activité touristique (François-Lecompte et Prim-Allaz, 2011), l'utilisation de produits et services locaux, la création d'emploi régional et le bien-être de la communauté à long-terme (Wehrli *et al.*, 2012). La dimension socioculturelle repose sur la protection du patrimoine historique et le contact avec la communauté d'accueil (François-Lecompte et Prim-Allaz, 2011). Enfin, les touristes reconnaissent l'importance du patrimoine culturel, de l'implication de la communauté, des impacts liés au tourisme sur la population visitée et la non-discrimination (Wehrli *et al.*, 2012).

Cela dit, faisant appel à la perception des visiteurs, c'est l'importance accordée aux caractéristiques de développement durable de la ville qui sera testée dans cette thèse auprès des touristes. La perception des acteurs de la destination urbaine sera aussi analysée dans le but de croiser ces regards.

2.2.1.4 Destination

Bien que le concept de destination soit souvent utilisé dans la recherche en tourisme, il n'est pas simple à définir. En fait, c'est la puissance sémantique du terme qui rend si complexe sa définition (Kadri *et al.*, 2011). Si à priori, la destination touristique représente un lieu géographique où des touristes choisissent de passer leurs vacances, elle comprend aussi un ensemble de produits, services et ressources capables d'attirer

des visiteurs (Botti *et al.*, 2008). La prestation touristique étant généralement produite par différents opérateurs publics et privés, la destination se conçoit comme un système dans lequel interagissent des organisations (Botti *et al.*, 2008). Ces acteurs seront notamment les organismes de gestion de la destination, des associations variées et des entreprises touristiques. De façon similaire, la destination est définie dans d'autres travaux comme un ensemble d'institutions et d'acteurs situés dans un environnement physique ou virtuel, où ont lieu des transactions et des activités liées à la commercialisation du tourisme (Saraniemi et Kylänen, 2011; Venkateshm et Peñaloza, 2006). Pour Kadri *et al.* (2011), ce concept réfère à la fois à un lieu à se rendre, à l'emploi du lieu et plus largement aux projets pluriels concourant à la création de ce lieu à visiter.

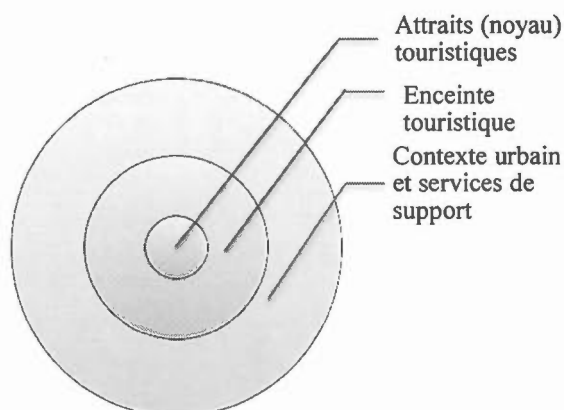
Le tourisme peut être exercé dans différents milieux, notamment les zones balnéaires, les espaces montagneux, les lieux culturels ou encore les villes. Une destination évoque un lieu à voir, l'objet d'un désir et une organisation permettant d'accomplir ce voyage (Kadri *et al.*, 2011). Selon Gunn (1997), il existe une échelle de développement d'une destination en fonction qu'elle consiste en une aire urbaine, périurbaine, rurale ou éloignée, sans être mutuellement exclusives. D'un part, la zone urbaine offrira généralement des services de restaurants, d'hôtels et bars, des événements, de l'histoire, de la culture et des activités diverses. D'autre part, les destinations périurbaine, rurales et éloignées auront une offre touristique davantage portée sur le divertissement, le camping, les sports aquatiques, la chasse, la pêche, la faune, la randonnée. L'OMT précise aussi que le tourisme durable devrait s'appliquer à toute forme de tourisme, à toute sorte de destination (PNUE et OMT, 2005). L'important est de tenir compte du contexte dans lequel le tourisme est exercé. Or, nos travaux portent sur la destination urbaine.

2.2.1.5 Attractivité touristique

Divers auteurs ont étudié le phénomène d'attractivité pour comprendre comment les touristes sont attirés par une destination (Gunn, 1997; Leiper, 1990; Lew, 1987). Rappelons que selon Lew (1987), l'attractivité touristique représente l'élément de la destination qui tire le voyageur hors de son environnement habituel. Pour sa part, Gunn (1997) associe la notion d'attraction à l'idée de magnétisme, force pouvant être mesurée de deux manières. D'une part, ce magnétisme est ressenti par le visiteur, selon ses intérêts et préférences. D'autre part, il est aussi un produit de design, de développement ainsi que de gestion de la destination. Le modèle d'attraction tripartite présente l'environnement spatial de l'attraction touristique comme trois disques concentriques comprenant le « nucleus », soit la raison d'être qui attire les touristes, la zone appelée « inviolate belt », qui représente la mise en scène touristique et la « zone of closure », qui constitue le contexte plus large de l'attraction (Gunn, 1997).

Ce modèle fournit un cadre théorique pour comprendre le rôle du développement durable sur l'attractivité touristique de la ville (figure 2.1). En s'inspirant d'éléments composant le tourisme urbain (Donald, 1993; Jansen-Verbeke, 1986), les attraits de la ville touristique composent le noyau attirant le touriste par ses attractions culturelles (ex : musées), physiques (ex : zones historiques) et sociales (ex : festivals). Le deuxième niveau représente le cadre essentiel entourant ces attraits principaux, que l'on pourrait qualifier d'enceinte touristique (Hayllar *et al.*, 2008). On parle alors du design et de la planification des lieux à travers lesquels le touriste doit passer pour accéder aux attraits. Cela peut être des rues piétonnes ou des espaces publics par exemple. Le troisième niveau relève du contexte plus large de la ville, notamment illustré par la communauté, ses services sociaux et municipaux, ainsi que les installations de support aux touristes, comme l'hébergement, le transport, les commerces et les services d'information.

Figure 2.1 Attraction tripartite de la ville durable



Source : Gunn, 1997 (adaptation).

L'étude requiert donc la mesure des trois niveaux d'attractivité pour pouvoir ensuite interroger le rôle du développement urbain durable dans l'attractivité touristique, à savoir s'il contribue à donner une plus-value aux différents niveaux. En effet, il sera important de faire ressortir l'attractivité touristique de la ville, en focalisant d'abord sur le noyau central, puis sur les cercles subséquents. Le défi reste donc de mesurer l'attrait des dimensions du développement urbain durable pour ensuite établir un lien avec ces niveaux d'attractivité.

2.2.1.6 Dimensions du développement urbain durable

Comme nous l'avons précisé, le développement urbain durable vise l'intégration des dimensions économique, environnementale, sociale et culturelle au contexte de la ville. Ce concept peut être décliné en indicateurs permettant d'évaluer la mise en application concrète des efforts de développement durable en représentant ses quatre dimensions (Lévy, A., 2009; Rajaonson et Tanguay, 2009). Pour le tourisme, les stratégies urbaines reliées à ces dimensions pourraient contribuer à rendre la ville plus

attrayante, que ce soit en raison de sa vitalité économique, de la qualité de son environnement, de l'harmonie entre ses habitants ou des manifestations de sa culture.

Rappelons que la *dimension économique* réfère communément à des indicateurs associés au revenus des ménages, au taux de chômage, au nombre d'entreprises et au coût de la vie par exemple (Tanguay *et al.*, 2010). Elle sera traduite pour le touriste par des variables économiques liées à ces indicateurs, notamment l'éventail de choix de commerces et la qualité de l'offre. La *dimension environnementale* touche plutôt à l'énergie, au transport, à la qualité de l'air, aux espaces verts, à la protection des écosystèmes et à la gestion des déchets (Fayolle et Tanguay, 2011; Tanguay *et al.*, 2010). Pour ces auteurs, la *dimension sociale* relève surtout du logement, de l'éducation, la mixité sociale, la diversité, la sécurité, la santé ainsi que des services sociaux et communautaires. Comme la *dimension culturelle* s'impose comme quatrième pilier dans la littérature, et étant donné son lien avec le tourisme, il est important de la considérer dans nos travaux. On ajoutera donc certains indicateurs reliés au patrimoine, à l'animation des espaces publics, aux œuvres d'art dans la ville, à l'industrie culturelle et à l'authenticité des modes de vie (Lefèvre, 2008; Poirier, 2008; Poirier et Roy Valex, 2010).

Sur la base de ces indicateurs et à partir d'un inventaire de certaines représentations concrètes de la ville durable, des variables seront élaborées et mesurées auprès du touriste afin d'établir un lien entre chaque dimension du développement durable de la ville et son attractivité touristique. Nous interrogerons notamment la considération que portent les visiteurs aux caractéristiques associées au développement durable de la ville. L'attention accordée à ces dimensions sera notamment affectée par les recherches d'informations réalisées par le visiteur avant son séjour.

2.2.1.7 Marqueurs externes

Au cours du processus décisionnel relié au voyage, certaines formes d'informations sont véhiculées aux touristes. En effet, Leiper (1990) affirme que le voyageur est intrinsèquement attiré par une destination, et que cette motivation est renforcée par divers marqueurs externes se présentant avant le départ, pendant le déplacement et durant le séjour. La notion de « nucleus » est aussi utilisée pour décrire l'élément central d'un système d'attraction touristique, soit la qualité du site qui génère l'intérêt et le déplacement du visiteur. L'information communiquée aux visiteurs potentiels concerne à la fois ce noyau et différentes caractéristiques de la destination.

Les marqueurs sont des éléments d'informations qui alimentent la création d'un noyau favorisant l'attraction touristique (Leiper, 1990). Avant le voyage, ces marqueurs servent à générer la motivation à partir de la découverte de la destination choisie (*generating marker*). Le choix d'une destination et de l'itinéraire suppose l'identification d'un noyau spécifique encourageant l'individu à passer à l'action (*detached marker*). Certains marqueurs interviennent aussi en cours de route (*transit et contiguous marker*), permettant au touriste d'intégrer des activités imprévues initialement à son voyage, de formuler son opinion quant à l'expérience vécue et d'en garder un souvenir.

Dans le cadre de cette recherche, les marqueurs externes intervenants dans le choix d'une destination seront considérés pour savoir si l'information préalable concernant le développement durable de la ville expliquerait une valeur ajoutée à l'attractivité. En effet, à travers la publicité, l'Internet ou la littérature, différentes informations sont communiqués aux visiteurs potentiels, comprenant notamment des caractéristiques de la ville relevant du développement durable. Par exemple, la desserte de transport en

commun peut éventuellement s'incorporer dans les marqueurs stimulant le choix de visiter une ville. L'information consultée avant le départ provient de différentes sources, telles que les communications marketing, le bouche-à-oreille, la couverture médiatique ou littérature variée.

2.2.2 Sous-questions de recherche

Dans le contexte où certaines agglomérations se transforment sur la base des principes de développement durable, on peut s'interroger à savoir si les dimensions économique, environnementale, sociale et culturelle affectent – ou non – l'attractivité touristique de la ville. La revue de la littérature et l'articulation des concepts révèle que la mise en œuvre de politiques de développement durable et ses manifestations concrètes pourraient bonifier l'offre touristique urbaine et rendre la ville plus attrayante aux yeux des visiteurs. Nous tenons à rappeler que l'attention sera portée sur les transformations urbaines concrètes dans le sens du développement durable, et non pas à la notion de *branding* durable ou de discours politique. De plus, comme les caractéristiques de la ville doivent être portées à la connaissance des touristes, nous nous intéresserons aux marqueurs externes pouvant expliquer cette connaissance. Articulant ce lien entre le développement durable et l'attractivité touristique, notamment en termes de reconnaissance, de valeur ajoutée et de marqueurs, trois questions spécifiques sous-tendent notre réflexion.

Pour comprendre comment le développement urbain durable modifie l'attraction touristique de la ville, nous devons préalablement questionner la reconnaissance des éléments d'attraits de la ville et ses caractéristiques de développement durable.

Comme la littérature distingue différents niveaux d'attractivité (Gunn, 1972, 1997), nous cherchons à comprendre l'importance accordée par le visiteur à chacun des cercles, soit les attraits, l'enceinte touristique et le contexte urbain. Ce modèle reposant sur les attraits reliés aux circuits touristiques (points de vue, espaces naturels, lieux culturels, patrimoine, plans d'eau, etc.) et aux séjours plus longs (ressort, camping, festivals, congrès, parcs à thèmes...), il apparaît intéressant de le tester sur le milieu urbain (Gunn, 1997). De même, comme le développement durable est reconnu pour avoir quatre dimensions (Tanguay *et al.*, 2010), nous interrogeons la considération des touristes des différentes variables de développement durable de la ville lors du choix et la planification du séjour.

1. Quelle reconnaissance accordent les touristes aux éléments d'attrait et aux caractéristiques de développement durable de la ville?

Au-delà de cette reconnaissance, il est important d'articuler le lien entre chacune des dimensions du développement durable et l'attractivité touristique (Rajaonson et Tanguay, 2009; Vlès *et al.*, 2011). Le lien entre les deux peut s'exprimer en termes de valeur ajoutée quant à la destination touristique urbaine. Comme la littérature distingue différents niveaux d'attractivité (Gunn, 1972, 1997), le développement durable pourrait jouer un rôle pour chacun des cercles présentés dans le cadre conceptuel. Nous devons donc vérifier le rôle des quatre dimensions sur ces niveaux d'attractivité.

2. Quel rôle exercent les dimensions économique, environnementale, sociale et culturelle du développement durable sur l'attractivité touristique de la ville?

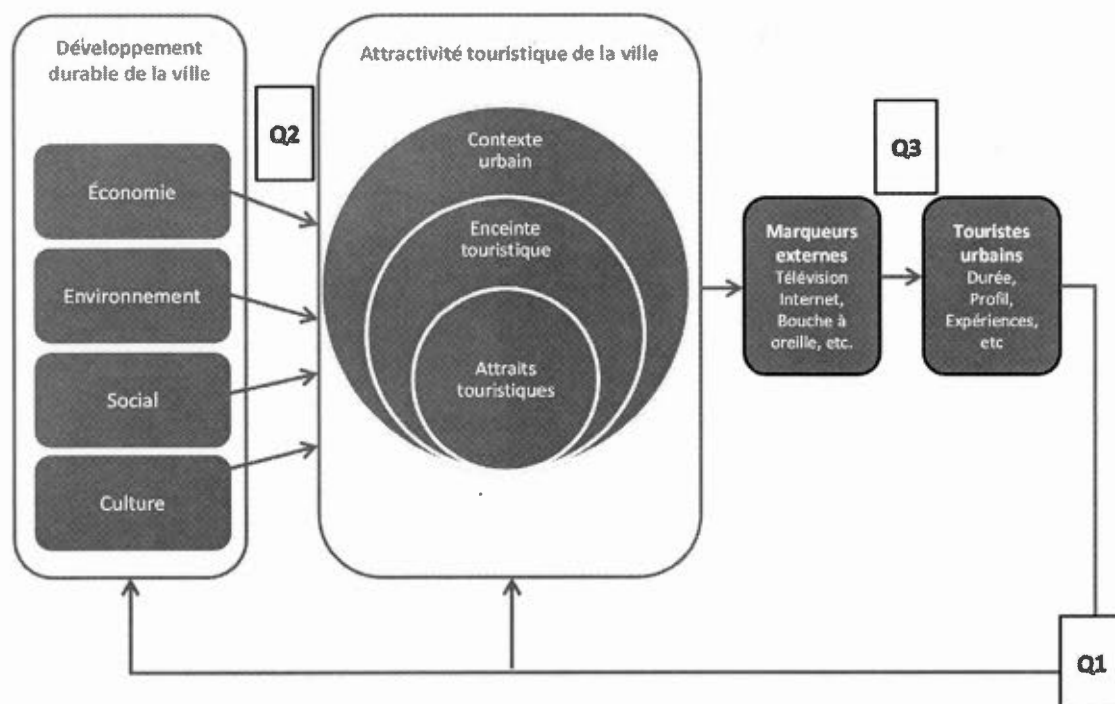
La dernière sous-question de recherche porte sur le transfert d'information aux touristes concernant les caractéristiques de la ville préalablement à leur visite urbaine.

Dans la mesure où cette information peut expliquer une partie de l'attractivité (Leiper, 1990), nous nous intéressons à la forme que peuvent prendre ces marqueurs concernant les manifestations concrètes de développement urbain durable. On pense notamment aux communications marketing, au bouche-à-oreille, à la couverture médiatique, aux quotidiens et revues diverses, à l'Internet et à la littérature variée, comme les guides touristiques, consultés avant le départ.

3. Comment le développement durable est-il amené à la connaissance du touriste?

Inspirée du modèle d'attraction touristique de Gunn (1997) et celui de Leiper (1990), la figure 2.2 présente notre cadre conceptuel de l'attractivité touristique de la ville durable. En assumant que les transformations urbaines dans le sens du développement durable peuvent modifier l'offre touristique et que l'information sur la ville se transmet au visiteur par des marqueurs externes, nos sous-questions de recherche se situent au niveau de l'interprétation que se fait le touriste de ces éléments. Pour bien comprendre le phénomène à l'étude, nous devons également interroger les caractéristiques des visiteurs, notamment en termes de type de tourisme exercé, de segment de clientèle, de provenance et d'expériences de voyage antérieures.

Figure 2.2 Cadre conceptuel du lien entre développement durable et attractivité touristique urbaine



2.2.3 Hypothèses

Dans le but d'établir le lien entre le développement durable de la ville et son attractivité touristique, nos hypothèses reposent sur les travaux recensés dans la littérature et sur l'évidence empirique. Pour établir nos hypothèses de recherche, nous les relierons à la littérature et expliquons le fondement logique utilisé pour donner un sens à ces hypothèses.

2.2.3.1 Hypothèse 1

Selon le modèle de Gunn, l'attractivité d'une destination se compose de trois niveaux, soit le noyau, l'enceinte et le contexte (Gunn, 1972, 1997). En appliquant ce modèle à une destination urbaine, nous estimons que l'attractivité touristique d'une ville peut aussi se scinder en trois éléments, ce qui sera testé dans cette hypothèse. Or, comme le noyau central représente la raison d'être d'une destination (Gunn, 1997), nous anticipons que les principaux attraits touristiques d'une ville (ex : monuments et patrimoine) auront un effet plus prononcé sur l'attraction de visiteurs, par rapport aux autres niveaux d'attractivité que sont l'enceinte et le contexte. Cela dit, la première sous-hypothèse comporte deux dimensions :

H1a : L'attractivité touristique de la ville sera scindée en trois niveaux (noyau, enceinte et contexte) et le noyau aura un impact plus important pour le touriste que les autres niveaux.

Par ailleurs, la première hypothèse s'intéresse aussi à la reconnaissance des caractéristiques de développement urbain durable. Puisqu'il se manifeste notamment par des transformations d'aménagement et de verdissement, de transport ainsi que de mixité fonctionnelle et sociale, ces actions peuvent aussi être reconnues par les touristes, notamment à travers les quatre dimensions du développement durable. Ces différentes dimensions se manifestent dans la ville de façon plus ou moins visible pour le touriste. Bien qu'elles ne soient pas mutuellement exclusives, certaines dimensions peuvent donc revêtir une reconnaissance plus forte. En effet, parmi les quatre dimensions du développement durable, le volet environnemental apparaît à ce jour comme l'élément le plus reconnu des touristes dans la pratique de tourisme durable (Brieu *et al.*, 2011; Dekhili et Akli Achabou, 2014; François-Lecompte et

Prim-Allaz, 2011; Richins, 2009; Wehrli *et al.*, 2012). De plus, les recherches démontrent que la qualité environnementale d'une destination lui confère un avantage compétitif (Cracolici et Nijkamp, 2009; Kelly *et al.*, 2007; Mihalič, 2000) et que les touristes ont tendance à préférer les endroits dont l'offre répond à des critères d'éco-efficacité, étant même aptes à déboursier pour contribuer aux mesures environnementales (Hedlund, 2011; Kelly *et al.*, 2007; Miller, 2003). Ainsi, on pose l'hypothèse que la dimension environnementale sera davantage reconnue par les touristes que les dimensions économique, sociale et culturelle.

H1b : Les quatre dimensions du développement durable seront reconnues par le touriste (économie, environnement, social et culture), et la dimension environnementale, qui est la plus visible, sera la plus importante.

2.2.3.2 Hypothèse 2

La deuxième sous-question de recherche interroge le lien entre les quatre dimensions du développement durable (économie, environnement, social et culture) et les niveaux de l'attractivité touristique urbaine (noyau, enceinte et attrait). S'attardant aux actions concrètes du développement durable, on peut s'attendre à ce qu'elles apportent une valeur ajoutée différentes à chacun de ces niveaux. Comme la déambulation est l'activité la plus pratiquée lors du tourisme urbain et que le touriste peut utiliser les différentes fonctions offertes par la ville, l'impact du développement durable pourrait être plus marqué au niveau du troisième cercle (Lepinasse-Taraba et Leonhardt, 2011; Matos-Wasem, 2010; Vlès, 2008, 2010). Cela dit, nous pressentons que le développement durable jouera un rôle plus prononcé sur le contexte de la ville que sur les autres sphères de l'attractivité touristique.

H2 : En se référant aux trois sphères de la ville touristique, le développement durable aura un impact plus fort sur le contexte urbain que sur le noyau ou l'enceinte touristique.

2.2.3.3 Hypothèse 3

Le modèle de Leiper (1990) nous enseigne que certaines informations sont acheminées au touriste à plusieurs étapes de son voyage. Certains marqueurs, communiqués avant son départ, ont une incidence sur l'attractivité d'un lieu. Essentiellement, en termes de développement durable, une information au sujet de ses manifestations concrètes pourrait être véhiculée et jouer un rôle d'atout d'un point de vue touristique pour la ville. Le marqueur « générateur » est un élément d'information reçu par le touriste alors qu'il n'a pas encore commencé son voyage, ni même choisi sa destination (Leiper, 1990). En général, les villes mettent en valeur leurs atouts par des moyens de communications variées, et le touriste peut ainsi être appelé à recevoir l'information via les médias et les agences de voyage ou à travers les guides touristiques et les sites Internet (Gunn, 1972, 1997). Le réseau social, tel que le voisinage et la famille, peut aussi jouer un rôle de marqueur touristique par l'effet de bouche-à-oreille (Prebensen *et al.*, 2010; Simpson et Siguaw, 2008).

Si les politiques de développement durable se traduisent par diverses manifestations dans la vie urbaine, ces caractéristiques ne font pas nécessairement l'objet central de la promotion des villes (Paskaleva-Shapira, 2007). Les différents guides et plateformes médiatiques font majoritairement la promotion des principaux attraits de la ville afin d'attirer les visiteurs. Bien que la majorité présente une section pratique sur les fonctionnalités de la ville, l'information concernant les politiques de développement durable ne sont pas nécessairement mises à l'avant plan dans les

guides officiels. Or, la famille, et ou les proches, ayant déjà visité une ville et expérimenté ses installations associées au développement durable représentent une source d'information pour un visiteur. Par le bouche-à-oreille, ils seront en mesure de partager aux futurs touristes leurs impressions sur cette dimension de la ville. Notre troisième hypothèse se base sur ce raisonnement.

H3 : Le développement urbain durable sera amené à la connaissance du visiteur par les différents médias, mais davantage approprié par les touristes grâce au bouche-à-oreille.

Le cadre conceptuel étant clairement établi, nous présentons maintenant la méthodologie de recherche déployée pour la réalisation de cette thèse.

CHAPITRE III

MÉTHODOLOGIE MIXTE DE RECHERCHE

Les choix de la méthodologie et des dispositifs de collecte sont liés aux besoins de la recherche soulevée dans la problématique et le cadre conceptuel. Afin de répondre à nos questions, la démarche se base sur une approche comparative entre les villes de Québec et Bordeaux, en mobilisant une méthodologie de recherche mixte. Dans ce chapitre, nous discutons du plan méthodologique d'ensemble qui nous a permis de répondre aux questions de recherche et de vérifier les hypothèses avancées. Pour ce faire, nous présentons en premier lieu la méthodologie mixte utilisée, en décrivant les volets qualitatifs et quantitatifs de la recherche. Nous abordons ensuite les terrains de collecte à l'étude, les éléments de validité interne et externe et nous terminons sur les considérations éthiques inhérentes à la démarche.

3.1 Méthodologie mixte

Dans le but d'explorer le rôle du développement durable dans l'attractivité touristique urbaine, nous avons effectué une étude de cas, suivant une approche comparative entre deux villes. Cette comparaison a été réalisée entre Québec et Bordeaux, toutes deux villes touristiques présentes sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO, la première pour l'arrondissement historique du Vieux-Québec, la seconde pour Bordeaux Port de la Lune (UNESCO, 1985, 2007a). Ces deux villes ont également

démontré un virage vers le développement durable depuis une vingtaine d'années, grâce à des actions reliées notamment au recyclage, aux transports actifs ou au logement social, par exemple. Au début des années 1990, Québec avait l'avantage d'être récemment reconnue par l'Unesco (1985) et le tourisme était un secteur d'activité en croissance. Comparativement, Bordeaux était très peu fréquentée des touristes, qui venaient surtout de passage avec des objectifs précis (ex : magasinage). On estime que les actions de ces villes en termes de développement durable peuvent avoir eu une incidence sur le tourisme, notamment dans le cas de Bordeaux, où une croissance importante du secteur est observée depuis une quinzaine d'années. À Québec, le tourisme affiche plutôt une certaine stabilité, bien que la ville ait connue une hausse importante de fréquentation lors de son 400^e anniversaire. Plusieurs actions avaient alors été menées en préparation de cette année de festivités. Un bref contexte sera présenté à la section 3.2.1 et une présentation plus approfondie sera fait au chapitre 4.

L'étude de cas se penche sur une unité particulière, la ville, et fait appel à différents types d'instruments pour recueillir les données (Gauthier et Beaud, 2009; Yin, 2012). Nos travaux ont ainsi combiné deux méthodes de collecte complémentaires afin de répondre de façon optimale aux questions de recherche. Orientée de façon séquentielle et exploratoire, cette méthodologie mixte impliquait une collecte de données qualitatives qui était préalable à la collecte quantitative (Fortin et Gagnon, 2010). Selon Creswell et Plano Clark (2011), la méthodologie mixte combine la méthode, la philosophie et l'orientation du design de recherche et sa mise en application. Comme la première étape visait à comprendre l'impact de la démarche de développement urbain durable sur l'offre touristique, la voie principale reposait sur une orientation théorique qualitative (Fortin et Gagnon, 2010). Pour ce faire, nous avons réuni l'information à l'aide de l'analyse documentaire combinée à des

entrevues semi-dirigées. En voie secondaire, pour répondre aux sous-questions de recherche, le projet prévoyait une cueillette de données quantitatives selon une enquête par questionnaire. Si la priorité temporelle est accordée à la méthode qualitative, l'ampleur de la seconde portion de la recherche était plus grande. Notons que les résultats qualitatifs ont notamment contribué à l'élaboration de l'outil de cueillette quantitative.

3.1.1 Consultation des acteurs urbains et touristiques : méthode qualitative

La première partie de l'étude de cas a nécessité le recours à une approche qualitative, visant des objectifs de description et de compréhension du lien entre la ville durable et le tourisme urbain selon la perspective de l'offre. L'étude de cas requiert l'utilisation de sources multiples afin d'analyser une variété de données et renforcer la validité de construit (Gagnon, 2005). Or, une analyse documentaire à partir de différents corpus ainsi qu'une démarche d'entrevues semi-dirigées avec les principaux acteurs urbains et touristiques a été effectuée dans les deux villes. Ce volet de l'étude de cas nous a permis de dresser la toile de fond de la ville durable et de l'incidence de ses caractéristiques sur le tourisme urbain. Nous pouvons ainsi décrire le profil durable des villes sélectionnées et analyser les changements urbains effectués selon des principes de développement durable dans les vingt dernières années. Par le fait même, nous tentons de comprendre l'incidence de ces transformations urbaines, se traduisant en manifestations concrètes sur l'offre touristique. Une attention particulière est portée sur la manière dont l'information, concernant ces aspects du développement durable, est acheminée vers les touristes, tant dans l'analyse de la documentation que lors des entretiens.

Avant toute démarche d'entrevues, une pré-enquête est nécessaire pour mieux saisir le contexte des lieux étudiés et anticiper les entités à approcher (Gauthier et Beaud, 2009). Dans un premier temps, l'analyse de la documentation a permis d'interpréter certaines informations afin de comprendre les changements urbains réalisés dans le sens du développement durable des villes à l'étude. Nous avons ainsi corroboré les renseignements provenant de sources variées, telles que les communiqués, publications de rapports et écrits scientifiques, afin de faire ressortir différentes caractéristiques des villes étudiées et mieux comprendre les manifestations du développement durable. Ensuite, pour comprendre comment l'information est généralement communiquée aux visiteurs, les dépliants obtenus à l'office de tourisme et les sites Internet variés ont notamment été utilisés. À noter que la documentation écrite a été recueillie tout au long de la thèse.

L'entrevue semi-dirigée, qui consiste en une interaction verbale animée de façon souple par le chercheur, a favorisé une compréhension riche du phénomène à l'étude, soit le rôle du développement durable de la ville sur son offre touristique (Gauthier et Beaud, 2009). Ces entrevues semi-dirigées avaient pour but de faire ressortir le sens que les acteurs donnent au virage vers la ville durable et son impact sur l'offre touristique. Bien que non probabiliste, l'échantillonnage a été effectué par choix raisonné, offrant la possibilité de choisir ses répondants en fonction de l'information recherchée (Fortin et Gagnon, 2010).

Au cours de l'année académique 2013-2014, 49 entretiens d'une durée d'environ une heure, ont ainsi été effectués et analysés. Les rencontres à Québec ont été faites à l'hiver 2014 (26 entretiens; 30 participants) alors que celles sur Bordeaux ont été effectuées majoritairement à l'automne 2013 (23 entretiens; 26 participants). La liste

d'acteurs urbains et touristiques a été construite à partir d'une recherche préliminaire sur Internet et dans les documents institutionnels ainsi qu'à l'aide de recommandations. Cette méthode de recherche a été mobilisée afin d'obtenir un échantillon représentatif de la pluralité d'acteurs impliqués dans le développement durable et le tourisme de chaque ville. Or, même si elle n'est pas exhaustive, cette liste se veut représentative de la perception des acteurs. Si un souci particulier a été porté à la similarité des listes entre Québec et Bordeaux, il existe néanmoins quelques différences puisque les contextes québécois et français impliquent parfois différents types d'institutions.

Les répondants ont été sélectionnés dans le but de représenter à la fois l'industrie touristique, le gouvernement local et les intervenants du milieu de l'environnement, acteurs généralement reconnus pour exercer un rôle dans le tourisme urbain durable (Timur et Getz, 2008, 2009). Nous avons donc interrogé des élus, des employés des services municipaux et des collectivités territoriales, des intervenants touristiques, comme les tours opérateurs et entreprises dans le domaine, ainsi que diverses associations et organismes du tissu associatif et membres de la population. En raison d'un engagement envers l'anonymat des répondants, une liste neutre est présentée en au tableau 3.1. En effet, suite à la signature d'un contrat de confidentialité, aucune information supplémentaire ne peut être fournie sur les participants des entretiens qualitatifs.

Tableau 3.1 Liste des intervenants urbains et touristiques interrogés par ville

Intervenants	Québec	Bordeaux
Élus	2	3
Services techniques	3	5
Colloques, conférences	6	5
Opérateurs touristiques	4	3
Associations touristiques	4	5
Développement économique et environnement	6	4
Citoyens / organismes citoyens	5	1

Comme nous interrogeons les intervenants concernant l'évolution du développement durable de la ville dans les vingt dernières années et le lien avec le tourisme, il était essentiel d'avoir ces différents regards. Le rôle joué par chacun et leur interprétation individuelle des faits justifient le choix de cette diversité d'acteurs. L'aspect temporel était basé sur le début de la démarche de développement durable dans les villes sélectionnées, afin de mieux les comparer et percevoir l'évolution de la situation au fil des années. Ces entretiens ont nécessité un plan d'entrevue indiquant les thèmes à traiter. Les guides d'entrevue de Québec et Bordeaux sont présentés en appendice A.

Les entrevues semi-dirigées ont été enregistrées avec l'accord du répondant. Nous l'avons aussi invité à partager la documentation institutionnelle concernant le développement durable de la ville ou de l'industrie touristique. Les entrevues ont été transcrites, codifiées et analysées selon un schéma préétabli. L'analyse de contenu sert à mesurer la fréquence, l'ordre et l'intensité de certains mots, phrases ou expressions ainsi que certains faits ou événements (Fortin et Gagnon, 2010). Cette analyse vise l'explication des phénomènes à l'étude par la condensation (réduire l'information sans perdre la valeur), la codification (mots clés) et la présentation des données (relations entre les catégories). La transcription et la codification ont été réalisées de façon manuelle, suivant la grille d'entretien (appendice B).

Après avoir réalisé ces entretiens et réunit une littérature grise autour du développement durable de la ville et de son activité touristique, la deuxième portion de la méthodologie portait sur la perception des visiteurs. Nous présentons donc maintenant le volet quantitatif de la recherche.

3.1.2 Perception des touristes : méthode quantitative

Pour comprendre l'impact du développement durable sur la demande touristique urbaine, la deuxième méthode de collecte visait l'administration d'un sondage auprès de visiteurs. Cette méthode nous a permis de répondre aux questions de recherche en consultant spécifiquement les touristes urbains des villes à l'étude. L'enquête par questionnaire consiste à poser à un ensemble de répondants représentatifs d'une population, une série de questions relatives au sujet à l'étude afin de vérifier des hypothèses théoriques préalablement établies (Campenhoudt *et al.*, 2011). Cette méthodologie de recherche descriptive et corrélationnelle avait pour but de faire ressortir le rôle de la ville durable dans l'attractivité touristique urbaine en focalisant sur la reconnaissance de sa valeur ajoutée par les touristes, sur l'importance accordée à ses différents critères et sur les marqueurs externes en témoignant. Une enquête par questionnaire fut réalisée dans les villes sélectionnées auprès d'un échantillon de touristes urbains, élaboré de façon aléatoire. Cette méthode, dite probabiliste, fait appel au hasard afin que chaque élément de la population ait une chance égale d'être choisi pour former l'échantillon (Fortin et Gagnon, 2010).

L'enquête par questionnaire a été effectuée dans les villes sélectionnées auprès de touristes urbains. Les questions étaient majoritairement formulées de façon fermées,

présentées avec des choix multiples et avec échelle de Likert à cinq points. Dans tous les cas, nous devons faire attention de limiter l'effet de désirabilité sociale des répondants en raison du thème développé, soit le développement durable, et la possibilité qu'un biais systématique ne survienne en raison du nombre important de variables à mesurer (effet de Halo). L'alternance des questions a notamment aidé à limiter ces deux aspects. Par ailleurs, une question ouverte a été insérée dans le questionnaire afin d'obtenir des informations davantage en profondeur. L'apparence générale, le texte d'introduction, le vocabulaire, la formulation et l'ordre des questions ainsi que la longueur de l'outil représentaient des aspects importants de sa mise en forme (Gauthier et Beaud, 2009). L'ébauche du questionnaire a été soumise à l'appréciation d'experts académiques et d'intervenants du milieu touristique (Fortin et Gagnon, 2010). Afin de perfectionner l'outil, il a été testé dans les conditions de collecte prévues, mais dans une autre ville que celles à l'étude, soit Montréal (Gauthier et Beaud, 2009).

L'élaboration du questionnaire passe par la sélection des concepts pour éventuellement choisir les variables à évaluer (Gauthier et Beaud, 2009). Ces notions relèvent des caractéristiques des touristes et de leur voyage, des déterminants du choix d'une destination, des variables associées aux indicateurs de développement urbain durable et des marqueurs d'information. Les prochaines lignes décrivent en détail les différentes sections abordées lors de l'enquête auprès des touristes. Les questionnaires de Québec et Bordeaux étaient disponibles en français et en anglais (appendice C).

Au niveau des caractéristiques des touristes, comme le questionnaire était rédigé en anglais et en français, la langue parlée des répondants a servi de variable d'inclusion.

Afin de comprendre le profil des visiteurs, nous avons dès le départ déterminé si le touriste interrogé en était à son premier voyage dans la ville sondée. De plus, des questions ont été posées en lien avec le type d'hébergement, les expériences de voyage passées, la durée de son séjour, le mode de transport employé pour se rendre dans la ville, les types de déplacement préférés pour sa visite, le groupe de vacance et le style de voyage. Nous avons aussi interrogé les répondants sur les motivations qui animent leur pratique de tourisme en milieu urbain. Celles-ci pouvaient notamment relever de la visite de parents ou d'amis, de tourisme d'affaire, de la participation à des conférences ou expositions, de l'intérêt pour la culture et le patrimoine, du magasinage ou encore de la visite journalière (Blank et Petkonich, 1994; Page, 1995). Toujours dans le but de qualifier le voyageur, la fin du questionnaire comprenait des variables socioéconomiques traditionnelles concernant les caractéristiques des répondants, soit le sexe, l'âge, l'éducation, le revenu et le pays d'origine.

Pour ce qui est des déterminants du choix de la destination, lorsqu'il est temps de sélectionner un lieu, les recherches démontrent l'importance de certains déterminants, souvent élaborés selon les facteurs *pull* et *push* et opérationnalisés sur les bases d'échelles de mesure (Andreu *et al.*, 2005; Crompton, 1979; Crompton et McKay, 1997; Fodness, 1994; Jönsson et Devonish, 2008; Kozak, 2002; Lehto *et al.*, 2002; Mutinda et Mayaka, 2012). En se basant sur les recherches antérieures, tout en adaptant la mesure au contexte urbain, nous avons établi une liste d'énoncés visant à mesurer les éléments *pull* intervenant dans le choix d'une destination. Ces variables, scindées en dimensions culturelle, économique, psychosociologique et environnementale, ont été sélectionnées de façon à représenter les trois niveaux du modèle d'attractivité touristique proposé dans notre cadre conceptuel (Gunn, 1972, 1997).

En ce qui a trait à la valeur ajoutée des critères de développement durable dans l'attractivité urbaine, la plupart des variables ont été puisées parmi les indicateurs de développement durable des villes ou d'évaluation de politiques culturelles, établis dans des études précédentes (Poirier, 2008; Tanguay *et al.*, 2010). Néanmoins, le défi résidait dans la transformation de ces indicateurs en éléments opérationnels, exprimant des caractéristiques de développement durable ayant été considérées lors du choix et la planification du séjour touristique. L'objectif était d'aborder les dimensions économique, environnementale, sociale et culturelle du développement durable, en mesurant la contribution de ces variables à l'attractivité de la ville en général. Ces questions étaient formées avec une échelle de Likert (ou 1 signifie « pas du tout » et 5 « totalement »). Rappelons que les dimensions du développement durable ne sont pas mutuellement exclusives. L'idée n'est donc pas de les opposer, mais de voir quel aspect détient le plus d'importance aux yeux du touriste. En croisant ces éléments aux motifs de visites et aux déterminants du choix de la ville, nous sommes en mesure d'évaluer la valeur ajoutée du développement urbain durable pour chaque niveau de l'attractivité touristique urbaine (Gunn, 1972, 1997; Tanguay *et al.*, 2010).

Vers la fin du questionnaire, les marqueurs externes ont aussi été mesurés, selon les différentes sources d'informations ayant pu contribuer à la connaissance des caractéristiques de la destination urbaine par le touriste (Leiper, 1990). Nous avons invité le répondant à préciser les différents médias consultés avant de faire son choix de ville et à mentionner les autres sources qui auraient pu lui communiquer l'information sur les caractéristiques durables de la ville (ex : bouche-à-oreille).

Une fois le questionnaire élaboré, vérifié et testé, nous avons réalisé la collecte proprement dite. Puisque les villes de Québec et Bordeaux accueillent chaque année près de 5 millions de touristes chacune, il est impossible d'interroger l'ensemble des visiteurs sur leurs motivations à visiter ces villes. Or, une fraction de cette population a été sélectionnée (Fortin et Gagnon, 2010). La taille de l'échantillon de 250 répondants par ville a été déterminée, d'une part, en fonction des contraintes de temps et de ressources lors de la collecte, et d'autre part, en considérant l'objectif de réaliser des tests statistiques précis et fiables à partir des réponses. La marge d'erreur pour chacun des échantillons est de 6,2 %, avec un niveau de confiance de 95 %. L'ensemble de l'échantillon totalise ainsi 499 répondants, pour une marge d'erreur estimée à 4,4 %. Cet échantillon a été retenu afin de pouvoir générer des analyses à des niveaux de confiance suffisamment élevés pour se rapprocher de l'inférence statistique (Fortin et Gagnon, 2010).

Les sondages ont été réalisés auprès des touristes au cours de l'été 2014. Le sondage à Québec a été effectué en juillet (249 répondants) alors que celui de Bordeaux s'est réalisé au mois d'août (250 répondants). Les semaines de collecte pour les deux villes ont été sélectionnées avec un souci de comparabilité, donc hors festivals d'envergure et événements spéciaux. Le sondage a été effectué de façon ponctuelle, soit administré lors d'une entrevue en face à face, soit auto-administré selon la préférence des répondants (Gauthier et Beaud, 2009). Réalisé à l'intérieur du centre d'information touristique principal des deux villes, l'interviewer a sélectionné un touriste sur cinq, jusqu'à atteindre l'échantillon souhaité par ville. Le lieu a été choisi afin d'obtenir des répondants en début de séjour, donc proche de leurs motivations et perceptions initiales. L'échantillon respecte un quota en fonction de la provenance des visiteurs au comptoir d'information.

Une fois les données recueillies, nous avons saisi les réponses dans le logiciel de traitement de données statistiques SPSS et la question ouverte a été codifiée. Étape descriptive du devis quantitatif, les premiers traitements des données permettront de faire des analyses de fréquence, de tendances centrales (mode, médiane, moyenne), de dispersion (étendue, variance, écart-type, coefficient de variation), de distribution et des statistiques d'association, notamment à l'aide de corrélations, pour décrire notre échantillon (Fortin et Gagnon, 2010). Un aspect important de l'utilisation de données quantitatives est de pouvoir procéder à l'inférence statistique, qui a pour objet la vérification d'hypothèses et l'utilisation de données d'échantillonnage pour faire des généralisations à l'ensemble de la population (Fortin et Gagnon, 2010). Néanmoins, il importe de souligner que nos données ne sont pas distribuées normalement pour les indicateurs, ce qui nous a conduits à faire certains traitements non paramétriques.

Afin de vérifier nos hypothèses avancées, nous avons ensuite procédé à des analyses plus spécifiques. L'analyse factorielle en composantes principales nous a permis d'étudier les interrelations entre les variables, de les regrouper en facteurs et de générer des indices composites (Stafford *et al.*, 2006). Cette méthode nous a donc aidé à rassembler les différents indicateurs d'attractivité et de développement durable. Nous avons ainsi vérifié si les indicateurs d'attractivité se regroupent réellement en 3 dimensions (noyau, mise en scène, contexte) et si les indicateurs de développement durable se regroupent en quatre dimensions (économie, environnement, social et culture). Par différents exercices de corrélation de Spearman, nous avons pu identifier laquelle des dimensions du développement durable détient le poids le plus important dans le choix d'une destination, et plus précisément sur quel niveau d'attractivité (Clason et Dormody, 1994).

D'autre part, le test de Kruskal-Wallis a été utilisé pour comparer les résultats entre les catégories de variables, avec un seuil de confiance de 95 %. Nous avons opté pour ce test, car nos résultats ne présentaient pas une distribution normale des réponses sur les indicateurs, d'autant plus que les échelles de Likert ne sont pas reconnues comme variables continues (Allen et Seaman, 2007; Gibbons et Chakraborti, 2014). En effet, elles détiennent les propriétés d'échelles ordinales et ne peuvent constituer des échelles de rapport en raison de l'absence d'un zéro absolu (Stafford *et al.*, 2006). Cette analyse par rang a donc été mobilisée pour comparer la valeur accordée aux niveaux d'attractivité et aux dimensions du développement durable selon les différentes caractéristiques des visiteurs, tel que le nombre de visites dans la ville ou les marqueurs externes consultés avant leur visite. Ainsi, il sera possible d'identifier les différences de points de vue selon certaines caractéristiques descriptives (Fortin et Gagnon, 2010). Comme *l'analyse de la variance* (ANOVA) et le test de comparaison de moyennes (test-t) nécessitent de respecter cette condition, nous nous sommes résolus à l'utilisation de test non-paramétriques. Toutefois, nous pouvons mentionner que nous avons effectué les tests de l'ANOVA et les tests-t avec un seuil de confiance de 99 %, et nous pouvons affirmer que la majorité des résultats correspondaient aux résultats du test Kruskal-Wallis.

3.2 Terrains de recherche

La méthodologie de recherche étant exposée, la présente section décrit les terrains à l'étude que nous avons sélectionnés, soit les villes de Québec et Bordeaux. Après une courte mise en contexte, qui sera développée davantage au chapitre 4, nous abordons les conditions de validité et les considérations éthiques de la recherche.

3.2.1 Québec et Bordeaux

Afin d'explorer le rôle du développement durable dans l'attractivité touristique urbaine, nous réalisons une étude comparative entre les villes de Québec et Bordeaux. Toutes deux reconnues sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco (arrondissement historique du Vieux-Québec; Bordeaux, Port de la Lune) (UNESCO, 1985, 2007a), ces villes ont démontré un virage vers le développement durable depuis une vingtaine d'années (ex : recyclage, transports actifs, logements sociaux). La différence des contextes canadiens et français, des mesures mises de l'avant et des attraits touristiques respectifs des deux villes, permettront de corroborer ou non, l'impact du développement durable sur le tourisme urbain. Nous avons sélectionné deux villes, puisque le choix d'un seul cas est limitatif et ne permet pas de comparaisons alors qu'un nombre de cas élevé rend la collecte onéreuse (Gagnon, 2005). Il est aussi important de souligner que les villes de Québec et Bordeaux sont jumelées depuis 1962 avec un volet culturel, des échanges d'expériences dans le domaine de la santé, une coopération universitaire et une coopération institutionnelle inter-municipale dans plusieurs domaines, notamment le développement durable et le tourisme (Mairie de Bordeaux, 2013b).

Comme nous l'avons déjà précisé, les villes de Québec et Bordeaux sont à la fois semblables et différentes, ce qui apportera une valeur ajoutée à nos conclusions. En effet, elles ont une taille relativement comparable (Québec = ville : 532 354; agglomération³ : 568 026 (ISQ, 2014b)/ Bordeaux = ville : 241 287; communauté urbaine : 737 492 (INSEE, 2012)), mais une densité urbaine plutôt éloignée

³ L'agglomération de Québec est une collectivité territoriale regroupant la ville de Québec et les deux villes défusionnées en 2006, L'Ancienne-Lorette (2013 : 16 977 hab) et Saint-Augustin-de-Desmaures (2013 : 18 695 hab)

(Québec = ville : 1 038 h/km²; agglomération : 1 005 h/km² (Statistique Canada, 2011) / Bordeaux = ville : 4 888 h/km²; agglomération : 1 275 h/km² (INSEE, 2012)). En effet, on constate que Québec a une superficie (454 km²) presque dix fois supérieure à celle de Bordeaux (49 km²) (INSEE, 2012; Statistique Canada, 2011). Comme distinction, on note aussi que Québec est une ville en relief, alors que Bordeaux est plutôt plane. Enfin, il importe de souligner les écarts de températures entre les deux villes, puisque Québec avec son climat continental humide connaît des hivers enneigés et rigoureux, alors que Bordeaux a un climat plutôt océanique, avec des hivers doux.

Québec reçoit chaque année plus de 4,5 millions de visiteurs alors qu'environ 5,5 millions de touristes vont à Bordeaux (OTB, 2015b; OTQ, 2014). Pour accueillir ces gens, 9 274 chambres sont disponibles à Québec, et les établissements hôteliers atteignent un taux d'occupation moyen de 65,8 % (OTQ, 2014). De façon semblable, Bordeaux compte 6 493 chambres et les hôtels sont occupés en moyenne à 60,3 % (OTB, 2015b, 2015c). Les villes de Québec et Bordeaux revêtent un caractère touristique et présentent des noyaux d'attractivité assez comparables, basés sur des attraits patrimoniaux et historiques, une atmosphère urbaine particulière et de nombreux festivals et événements (Gunn, 1972, 1997).

Tant à Québec qu'à Bordeaux, des manifestations concrètes de l'approche de développement durable se font sentir à travers la ville, et ce, particulièrement depuis la dernière décennie, bien que les premières initiatives remontent à près de vingt ans. Dans les deux villes, des transports en commun et actifs sont accessibles aux résidents et visiteurs (métro/tram, autobus, vélo, marche), quoique le niveau de développement de cette desserte varie entre les deux villes. De plus, de nombreux

efforts d'aménagement et de végétalisation ont été réalisés dans les quartiers de Québec et Bordeaux le long de leur cours d'eau respectif, le fleuve Saint-Laurent et la Garonne. L'intérêt grandissant de Québec envers le développement urbain durable est d'ailleurs manifesté dans certains documents, tel que le Plan directeur d'aménagement et de développement (2005), le Plan de mobilité durable (PMD) et le Plan Vert-bleu-blanc. À Bordeaux, l'intérêt marqué pour le développement durable est notamment démontré par le Plan local d'urbanisme (PLU) de la communauté urbaine de Bordeaux, l'Agenda 21 de Bordeaux (depuis 2008), la Charte de construction durable, le Plan vert et le projet Bordeaux 2030.

3.2.2 Conditions de validité interne et externe

Lors de la réalisation d'une étude de cas dans une approche comparative, une des grandes forces est l'analyse en profondeur des phénomènes dans leur contexte et l'assurance d'une forte validité interne, soit leur représentation authentique de la réalité étudiée (Gagnon, 2005). L'étude de cas est toutefois onéreuse en temps et sa validité externe est plutôt faible étant donné qu'elle est difficilement reproductible par un autre chercheur. Dans notre thèse, le choix de deux villes peut permettre de renforcer cette validité externe. De plus, le fait de mesurer à la fois la perception des touristes et de l'offre touristique (via la documentation et les entretiens avec les acteurs), augmentera la validité de la recherche.

Dans le volet qualitatif, la sélection représentative d'un échantillon d'élus et d'intervenants touristiques dans chaque ville a favorisé la crédibilité de la recherche (validité interne). Les premiers participants ont été identifiés à partir d'une recherche

préliminaire sur Internet et dans les documents institutionnels. Suite à une prise de contact par téléphone ou par message électronique, un entretien a été planifié lorsque l'acteur se révélait intéressé. La liste des acteurs a ensuite été bonifiée par les recommandations de ces personnes (effet boule de neige) et par des recherches ultérieures. Un souci particulier a été porté à la similarité des listes d'acteurs de Québec et Bordeaux. La transférabilité (validité externe) peut être maîtrisée par le contrôle de l'effet de la particularité des sites à l'étude, en évitant le choix d'un site sursaturé d'études et en sélectionnant des cas reproductibles dans le temps. C'est pour cette raison que nous avons sélectionné des villes peu étudiées dans la littérature scientifique en termes de développement durable. La triangulation entre les villes permet d'accroître la fiabilité externe des résultats puisque le but est de démontrer qu'un autre chercheur indépendant qui prendrait les mêmes cas, ou des cas similaires, obtiendrait sensiblement les mêmes résultats (Gagnon, 2005). Enfin, pour assurer la fiabilité interne, nous avons utilisé des descripteurs précis et confirmé les données recueillies grâce à de la documentation officielle.

Au niveau quantitatif, si la plus grande force de l'enquête par questionnaire est la flexibilité (Gauthier et Beaud, 2009), le dispositif peut être coûteux et plusieurs conditions doivent être remplies. Mentionnons la rigueur dans le choix de l'échantillon, la formulation des questions, la correspondance dans les modalités de réponses et l'atmosphère de confiance entre le répondant et l'enquêteur (Campenhoudt *et al.*, 2011).

Parmi les critères de validité de l'étude quantitative, on dénombre la fidélité, soit la constance des valeurs obtenues à l'aide d'un instrument de mesure, et la validité, c'est-à-dire le degré de précision avec lequel le concept est représenté par des

énoncés particuliers présents dans un instrument de mesure (Fortin et Gagnon, 2010). Nous avons basé nos échelles autant que possible sur des indicateurs testés et reconnus. Selon Gauthier (2009), pour que la procédure de collecte d'information soit valide, quatre conditions doivent être satisfaites : les participants doivent être disponibles et coopératifs, ces derniers doivent être en mesure de répondre aux questions, la transmission de l'information doit être fidèle et elle doit être enregistrée correctement par le chercheur. De plus, nous avons fabriqué cinq versions du questionnaire afin de permettre une rotation dans les indicateurs.

Afin de contrôler le contexte de recherche, nous nous sommes assurés de procéder à la cueillette de données dans des périodes comparatives d'une ville à l'autre. Cela a permis de neutraliser les effets de crises ou d'événements spéciaux. Comme les deux villes offrent des attraits comparables, mais ont des mesures de développement durable différentes, nous pourrions voir si le développement durable bonifie réellement l'attractivité de la ville pour les visiteurs, ou si ce sont les attraits touristiques qui l'emportent. Or, tant la similitude que la différence entre les villes sélectionnées représente un avantage pour cette recherche. L'approche comparative demandant certaines adaptations méthodologiques, il a été essentiel de porter une attention au vocabulaire employé dans nos instruments de recherche, question de s'assurer de la bonne compréhension des répondants d'origines variées.

3.2.3 Considérations éthiques

Comme toute recherche portant sur des êtres humains soulève des considérations éthiques, il était important d'incorporer ces préoccupations au fil des étapes de la

recherche (Fortin et Gagnon, 2010). Comme les deux méthodes de collecte de données ont impliqué directement des humains, nous avons effectué la démarche de demande de certification éthique, qui a été octroyée en juin 2013 par le comité d'éthique de la recherche à l'École des sciences de la gestion de l'Université du Québec à Montréal, valide pour la durée de la thèse. Selon l'Énoncé de politique des trois Conseils, fondé sur le respect de la dignité humaine, ce projet de recherche devait notamment assurer le respect du consentement libre et éclairé, de la vie privée et des renseignements personnels et de l'équilibre des avantages et inconvénients pour les répondants. Ainsi, lors de chaque entrevue, nous avons fourni les renseignements nécessaires à la pleine compréhension des répondants relativement à l'étude et avons fait signer un formulaire de consentement qui atteste leur participation volontaire et témoigne de leur accord envers l'enregistrement de l'entretien à des fins d'analyses. Ce formulaire est présenté en appendice D pour Québec et Bordeaux.

Les aspects méthodologiques et les considérations du terrain à l'étude ayant été expliqués, nous présentons maintenant les résultats de nos travaux de recherche. Cette section débutera par une mise en contexte du développement durable dans les villes de Québec et Bordeaux. Viendra ensuite l'analyse des résultats de la méthodologie mixte déployée.

CHAPITRE IV

LIER LE DÉVELOPPEMENT DURABLE AU TOURISME URBAIN : LES CAS DE QUÉBEC ET BORDEAUX

Ce quatrième chapitre analyse les liens entre le développement durable et le tourisme urbain. Nous commençons en présentant l'évolution du développement durable, partant de l'échelle territoriale la plus large jusqu'aux villes étudiées. Nous traitons ensuite de la perception des acteurs urbains et touristiques, en se basant sur des entretiens qualitatifs. Le troisième bloc discute des données récoltées auprès des visiteurs de Québec et Bordeaux à l'aide d'un questionnaire. Suivant une logique de méthodologie mixte, ce chapitre se clôture par une analyse combinée des résultats qualitatifs et quantitatifs.

4.1 Évolution du développement durable

Le développement durable est un enjeu d'envergure mondiale, avec des solutions à la fois globales et locales. Progressivement, certaines préoccupations ont focalisé sur le milieu de vie urbain et les gouvernements locaux ont participé à la recherche de solutions. Nous débutons ce chapitre en décrivant en quoi le contexte mondial a contribué à la mise en place d'une logique de développement durable dans les dernières décennies. Nous abordons ensuite les approches nord-américaines, canadiennes et québécoises, ainsi que la mise en œuvre du développement durable

dans la ville de Québec. Nous présentons enfin la dynamique européenne, française et aquitaine, avant d'exposer la mise en œuvre du développement durable dans la ville Bordeaux. Cette partie est certes un peu laborieuse, mais elle se révèle indispensable à la compréhension des différents contextes de Québec et Bordeaux et plus largement de l'objet d'étude, le développement durable.

4.1.1 Contexte mondial

À travers le monde, plusieurs efforts ont été menés pour conscientiser les individus aux conséquences de l'activité anthropique sur la planète et pour rechercher des solutions afin d'atténuer l'impact de nos modes de vies sur l'environnement. La préoccupation de l'homme envers son milieu remonte ainsi à plusieurs décennies. Nous présentons ici différentes étapes menées à l'échelle mondiale pour le développement durable, chronologie résumée au tableau 4.1. Si l'historique n'est pas exhaustif, il reflète néanmoins l'intégration de la préoccupation urbaine à l'intérieur des réflexions mondiales sur le développement durable.

Tableau 4.1 Chronologie du développement durable à l'international

Année	Événement	Organisation
1968	Lancement du programme « Man and Biosphère »	Unesco
1972	Rapport Meadows « Halte à la croissance »	Club de Rome
1972	Premier Sommet de la Terre à Stockholm : « Une seule terre »	ONU
1972	Création du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD)	ONU
1976	Conférence de Vancouver sur les établissements humains « Habitat I »	ONU
1982	Deuxième Sommet de la Terre à Nairobi	ONU
1987	Rapport Brundtland : « Notre avenir à tous »	Commission Brundtland
1987	Projet « Villes Saines »	OMS
1987	Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone	PNUE
1988	Création du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC)	OMM ⁴ et PNUD
1990	« L'environnement urbain : quelles politiques pour les années 1990? »	OCDE
1990	Lancement du programme « Cités durables »	CNUEH
1990	Création du Conseil international pour les initiatives locales en environnement (ICLEI)	ONU, PNUD, IULA et CID ⁵
1992	Troisième Sommet de la Terre à Rio de Janeiro et « Déclaration de Rio »	ONU
1996	Conférence des Nations Unies à Istanbul « Habitat II »	ONU
2001	Conférence de New York « Istanbul + 5 »	ONU
2002	Quatrième Sommet de la Terre à Johannesburg et « Plan d'action Johannesburg »	ONU
2002	Premier Forum mondial urbain de Nairobi	ONU
2003	Congrès mondial sur l'action 21 à Athènes et « Nouvelle Charte d'Athènes »	CEU ⁶
2004	Second Forum mondial urbain de Barcelone a lieu en 2004, sous l'égide de l'ONU-Habitat	ONU-Habitat
2004	Congrès fondateur de Cités et gouvernements locaux unis	FMCU et IULA
2006	Troisième Forum mondial urbain à Vancouver : « Vancouver + 30 » ou « Istanbul +10 »	ONU-Habitat
2008	Quatrième Forum mondial urbain à Nanjing en Chine	ONU-Habitat
2010	Cinquième Forum mondial urbain à Rio de Janeiro au Brésil	ONU-Habitat
2012	Sixième Forum mondial urbain à Naples en Italie	ONU-Habitat
2012	Cinquième Sommet de la Terre à Rio de Janeiro et déclaration de Rio+20 « L'avenir que nous voulons »	ONU
2014	Septième Forum mondial urbain à Medellín en Colombie	ONU-Habitat

⁴ OMM : Organisation météorologique mondiale

⁵ CID : Centre pour l'innovation dans la démarche

⁶ CEU : Conseil Européen des Urbanistes

Dès 1968, l'Unesco lance son programme « Man and Biosphere » qui vise, encore aujourd'hui, à établir une base scientifique pour améliorer les relations entre l'homme et la nature (UNESCO, 2014). Cette même année, le Club de Rome fût fondé en tant qu'organisation internationale et non gouvernementale dédiée à l'étude de problématiques mondiales, rassemblant scientifiques, chercheurs et professeurs, gens d'affaires ainsi que des fonctionnaires d'État (Club of Rome, 2015). En 1972, il produisit le rapport Meadows, intitulé « Halte à la croissance », mettant en garde contre l'urbanisation et l'industrialisation comme sources de dysfonctionnement pour l'environnement (Meadows et Delaunay, 1972; Veyret et Le Goix, 2011). En démontrant les contradictions d'une croissance effrénée dans un monde de ressources limitées, ce rapport porte la question à l'agenda mondial (Club of Rome, 2015).

Étant donné cette préoccupation grandissante envers la croissance, on reconnaît la nécessité de planifier les établissements humains et l'urbanisation (Veyret et Le Goix, 2011). Le premier Sommet de la Terre, conférence des Nations Unies sur l'environnement humain, dénommée « Une seule terre », a lieu en 1972 à Stockholm en Suède. Élevant les questions d'ordre écologiques aux préoccupations internationales, cette conférence mena à l'adoption d'une déclaration de principes et d'un plan d'action pour lutter contre la pollution (Nations Unies, 1972). L'année 1972 fut aussi l'année de la création du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD, 2015a). Aujourd'hui présent dans plus de 170 pays et territoires, il fait partie des principaux organismes multilatéraux de développement contribuant à éradiquer la pauvreté et réduire les inégalités et l'exclusion (PNUD, 2015b). En 1976, les Nations Unies (ONU) organisèrent la Conférence de Vancouver sur les établissements humains, aussi dénommée « Habitat I », dont l'objectif était de reconnaître les conséquences de l'urbanisation rapide (Nations Unies, Habitat, 1976; ONU, 2015). En 1982 a lieu le deuxième Sommet de la Terre à Nairobi, au Kenya.

En 1984, le mandat de former et de présider la Commission mondiale sur l'environnement et le développement, dite Commission Brundtland, est confié par l'Assemblée générale des Nations Unies à Madame Gro Harlem Brundtland, Premier ministre de la Norvège de l'époque. Les travaux de la Commission ont mené, en 1987, à la publication d'un rapport intitulé « Notre avenir à tous », également appelé rapport Brundtland. Celui-ci reconnaît que l'urbanisation est une partie intégrante du développement et encourage le développement de villes moyennes afin de décongestionner les grandes villes (Brundtland, 1987). Cette commission est maintenant reconnue pour avoir promu les principes du développement durable (MDDELCC, 2015). Un premier traité international concernant le climat est également signée en 1987, à Montréal (PNUE, 1987). Par ailleurs, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) fut créé en 1988 en vue de fournir des évaluations détaillées de l'état des connaissances scientifiques, techniques et socio-économiques sur les changements climatiques, en focalisant sur leurs causes et répercussions potentielles (GIEC, 2015).

À cette même période, l'Organisation Mondiale pour la Santé (OMS) lance le projet « Villes Saines » qui a mené à la construction d'un réseau pour la santé publique regroupant aujourd'hui plus 1000 villes (OMS, 2015). L'inquiétude envers la qualité de vie urbaine se renforce ainsi au sein des organismes internationaux soucieux du développement humain. En 1990, le groupe des affaires urbaines de l'OCDE publie un rapport intitulé « L'environnement urbain : quelles politiques pour les années 1990? » (Veyret et Le Goix, 2011). Cette même année, le Centre des Nations Unies pour l'établissement humain (CNUEH) lance son programme « Cités durables », désigné à accroître les capacités de planification et de gestion environnementales des pouvoirs municipaux des pays en voie de développement. C'est aussi en 1990 qu'est créé le Conseil international pour les initiatives locales en environnement (ICLEI),

organisme destiné à sensibiliser les collectivités locales de toute la planète au développement durable et à favoriser la constitution d'un réseau de villes (Veyret et Le Goix, 2011).

Année hautement importante pour les défenseurs du développement durable, c'est en 1992 qu'a lieu le troisième Sommet de la Terre à Rio de Janeiro au Brésil, dite Conférence de Rio. Ce Sommet de la Terre a mené à la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement, document affirmant l'engagement international envers les principes du développement durable (Nation Unies, 1992b). Les pays signataires de cette Déclaration conviennent alors des éléments essentiels à l'atteinte d'un développement plus durable. Un cadre est alors établi, basé sur des principes fondamentaux et un programme d'action pour le XXI^e siècle, l'Agenda 21 (Nation Unies, 1992c). Ce programme d'interventions vise à traduire en actions les principes inscrits dans la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement, regroupant les problèmes planétaires en 39 thèmes. Adopté par 179 nations, il constitue un document de référence d'envergure mondiale pour les localités, y compris les villes (MDDELCC, 2015).

Le sujet urbain revient en 1996 lors d'une seconde Conférence des Nations Unies à Istanbul. La conférence « Habitat II » porte sur le thème des villes durables et du logement convenable pour tous (ONU, 2015). Le Programme « Habitat », adopté par les États membres, insiste sur le logement, la pauvreté et l'environnement (Nation Unies, Habitat, 1996). En 2001, la Conférence de New York, dénommée Istanbul + 5, représente le plus grand rassemblement de dirigeants mondiaux de l'histoire (ONU, 2015). Les questions abordées concernent le logement convenable pour tous, l'établissement humain viable, les approches intégrées et participatives ainsi que la

décentralisation pour accroître l'efficacité des collectivités locales (Veyret et Le Goix, 2011).

Le quatrième Sommet de la Terre a lieu à Johannesburg en Afrique du Sud en 2002. Il a permis de renouveler l'engagement des participants envers les principes de la Déclaration de Rio et les objectifs du programme Action 21, en plus de prioriser certaines cibles (Nation Unies, 2002). De plus, les représentants de gouvernements présents se sont engagés à élaborer des stratégies nationales de développement durable sur dix ans pour les mettre en œuvre avant l'année 2005 (Speirs, 2003; Veyret et Le Goix, 2011). Le Plan d'action de Johannesburg accuse néanmoins des critiques concernant l'absence d'objectifs contraignants.

L'année suivante, le Congrès mondial sur l'action 21 locale, tenu à Athènes, regroupe 500 représentants de l'ICLE et des représentants de gouvernements nationaux et locaux. Il mène à l'élaboration d'une nouvelle charte d'Athènes 2003. Cette dernière vise à conserver la richesse culturelle et la diversité, créer de multiples réseaux pour échanger et partager, demeurer créatifs et compétitifs dans la coopération et contribuer au bien-être des habitants et utilisateurs de la ville (Conseil Européen des Urbanistes, 2003). En 2004, a lieu à Paris le congrès fondateur de Cités et gouvernements locaux unis (CGLU). Cet organisme représente le résultat de la fusion entre la Fédération mondiale des citées unies (FMCU) et l'Union internationale de villes et pouvoirs locaux (IULA) (Veyret et Le Goix, 2011).

La tenue de plusieurs Forums mondial urbains consécutifs marque le souci international envers le mode de vie citoyen. Organisé par les Nations Unies, le

premier Forum a lieu en 2002 à Nairobi. Celui-ci insiste sur la coopération internationale ainsi que l'échange d'expériences entre les différentes réalités urbaines (Veyret et Le Goix, 2011). On lui reconnaîtra deux buts : lancer un plan de mise en œuvre de l'Action 21 de Rio et le déploiement d'une série de partenariats entre acteurs privés et publics. Le second Forum mondial urbain de Barcelone a lieu en 2004, sous l'égide de l'ONU-Habitat (Veyret et Le Goix, 2011). Un troisième Forum est tenu en 2006 à Vancouver, qualifié de « Vancouver + 30 » ou « Istanbul +10 ». Il a réuni 10 000 délégués autour du thème « Notre avenir : des villes durables, passer des idées à l'action » (Veyret et Le Goix, 2011). Le quatrième Forum mondial urbain est organisé en 2008 par l'ONU-Habitat à Nanjing en Chine (Veyret et Le Goix, 2011). Le cinquième est tenu à Rio de Janeiro en 2010 alors que le sixième a eu lieu à Naples en 2012. Le septième Forum mondial urbain, tenu à Medellín en Colombie, s'est clôturé avec une nouvelle déclaration recommandant le besoin de renouveler l'agenda urbain, notamment en intégrant les nouvelles technologies ainsi qu'une approche de participation (Nation Unies, Habitat 2014).

Le cinquième Sommet de la Terre se tient en 2012 à Rio de Janeiro au Brésil. Cette conférence des Nations Unies sur le développement durable, dénommée « Rio+20 », souligne les 20 ans de la déclaration de Rio. Elle porte ainsi sur le cadre institutionnel du développement durable, l'économie verte et l'éradication de la pauvreté, donnant lieu à la déclaration de Rio+20, « L'avenir que nous voulons ». Malgré plusieurs progrès soulignés, aucun objectif lié à l'économie verte n'a été fixé par la communauté internationale (MDDELCC, 2015). Enfin, la 21e Conférence des parties de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques aura lieu à Paris à l'automne 2015. Cette rencontre vise à aboutir à un nouvel accord international sur le climat, applicable à tous les pays, dans l'objectif de maintenir le réchauffement mondial en deçà de 2°C (COP21, 2015).

Si les opérations sont souvent menées au niveau des états, les villes et les gouvernements locaux constituent également des sources d'actions concrètes sur le territoire. Dans cette optique, nous abordons maintenant comment le Québec et la France, et plus précisément les villes de Québec et Bordeaux, sont passées à l'action.

4.1.2 Mise en œuvre du développement durable : Québec en action

La thématique mondiale du développement durable a progressivement imprégné les échelons territoriaux. Dans cette section, nous présentons successivement l'approche Canadienne, à travers le cas de Québec. Nous parlerons d'abord du développement durable en Amérique du Nord, suivi du Canada et de la province de Québec, pour arriver à la mise en application dans la ville de Québec. La section suivante traitera de Bordeaux et de l'approche française à travers le cas de Bordeaux.

4.1.2.1 Amérique du Nord

L'Amérique du Nord dispose de certains accords trilatéraux entre le Mexique, les États-Unis et le Canada. Outre l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA), il existe un Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement (ANACDE) dans le cadre duquel a été établi la Commission de coopération environnementale (CCE) en 1994 (Gouvernement du Canada, 2013). La CCE encourage la coopération et la participation du public afin de favoriser la conservation, la protection et l'amélioration de l'environnement en Amérique du Nord pour le bien-être des générations actuelles et futures, dans le contexte des liens économiques, commerciaux et sociaux qui unissent les trois pays (CCE, 2014). Par l'accord ANACDE, le Mexique, les États-Unis et le Canada se sont engagés à veiller

à ce que la libéralisation du commerce et la croissance économique en Amérique du Nord s'accompagnent de programmes de coopération et d'une amélioration continue des mesures de protection de l'environnement de chaque pays (CCE, 2014).

Certains organismes jouent également un rôle dans l'élaboration de politiques de développements durable en Amérique du Nord. Créé en 1990, l'Institut international du développement durable (IISD) a pour mission de promouvoir le développement humain et la durabilité de l'environnement grâce à l'innovation et la recherche (IISD, 2015). L'IISD collabore avec des intervenants et partenaires au Canada, aux États-Unis et au Mexique pour encourager l'intégration des politiques et la collaboration au sujet des changements climatiques et de l'énergie (IISD, 2013a).

Le 10 août 2009, le Mexique, les États-Unis et le Canada ont signé une déclaration des leaders nord-américains sur le changement climatique et l'énergie propre (Sommet des leaders nord-américains, 2009). Dans cette déclaration, ces pays reconnaissent le point de vue scientifique du changement climatique et démontrent leur appui envers l'objectif international de réduction des émissions à l'échelle mondiale. Souscrivant à la vision commune d'une Amérique du Nord faible en émissions de carbone, ils s'engagent à soutenir les efforts nationaux et internationaux de lutte contre le changement climatique. Cette déclaration propose ainsi un ordre du jour pour la coopération qui inclut l'élaboration de plans conjoints pour la croissance économe en carbone et des approches comparables pour mesurer les réductions d'émission, en rendre compte et les vérifier (IISD, 2013a). Il s'agit notamment de l'élaboration, par l'entremise de diverses initiatives régionales, provinciales et étatiques, de systèmes de plafonnement et d'échanges et de taxes sur le carbone.

Ces regroupements et engagements ont certes contribué à développer une conscience environnementale. Si on observe quelques retombées concrètes de des engagements, témoignant d'une amélioration de la situation sur le continent, les habitants de l'Amérique du Nord demeurent plus énergivores par rapport à la moyenne mondiale. Par exemple, en 2012, le continent produisait 13,0 tonnes de CO₂ reliées à l'énergie par habitant (monde : 4,5 t CO₂/habitant), ce qui représentait une diminution de 14,9 % depuis 1990 (Agence internationale de l'énergie, 2015; Ministère de l'écologie, 2015c). S'intéresser plus spécifiquement à la démarche canadienne est d'ailleurs intéressant pour comprendre le cas étudié.

4.1.2.2 Canada

Les premières démarches de développement durable au Canada émergent en 1989, avec la création d'une coalition d'organismes non gouvernementaux voués à l'environnement. Cette dernière présenta alors au ministre de l'Environnement le document « Créer un Canada vert », suggérant l'établissement d'un poste de vérificateur général pour les questions environnementales (William, 2005). L'année suivante, le « Plan vert » énonce des normes, politiques et programmes pour décontaminer, protéger et améliorer la qualité de l'air, l'eau et les sols, sauvegarder les ressources renouvelables, notamment les parcs, la faune et la zone de l'Arctique, ainsi que réduire la production de déchets et la consommation de l'énergie (Ministère de l'environnement, 1990). Ce plan annonce qu'en 1992, les ministères et organismes fédéraux devront mettre en application des politiques et procédures de vérification environnementale (William, 2005). D'ailleurs, lors de la conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement, le Canada s'engage à élaborer des stratégies de développement durable. En 1995, le gouvernement instaure le poste de commissaire au sein du Bureau du vérificateur général du Canada, avec le mandat de surveiller le respect des objectifs définis par les ministères dans leur stratégie de développement durable (Environnement Canada, 2010; William, 2005).

Si cette approche représentait une première amorce, nombre d'observateurs dénoncent le fait que ce système ne permet pas vraiment au Canada d'assurer un futur durable. Publiant des rapports annuels depuis 1998, les vérifications du Commissaire à l'environnement et au développement durable (CEDD) ont relevé 5 points :

- 1) l'absence d'une stratégie générale de développement durable empêche le développement d'une orientation centrale et d'une approche à long terme,
- 2) le caractère inadéquat de la mesure du rendement, des activités de surveillance et de la production de rapports ne permet pas de déterminer si les initiatives fonctionnent,
- 3) les indicateurs de rendement ne sont pas assez précis, exhaustifs ou livrés en temps opportun pour influencer le processus décisionnel,
- 4) les objectifs et les cibles au niveau ministériel sont vagues et ne permettent pas de changer les choses et
- 5) la planification et la production de rapports en matière de développement durable ont été séparées, plutôt qu'intégrées, avec la planification et la production de rapports de base (Environnement Canada, 2010).

En 2007, le rapport du CEDD dévoile ainsi le manque de preuves que les stratégies de développement durable servent les fins pour lesquelles elles ont été créées et soulève la nécessité d'entreprendre un examen complet pour instaurer des actions efficaces (CEDD, 2007).

En 2008, le Parlement adopte la Loi fédérale sur le développement durable, exigeant du Canada qu'il élabore une Stratégie fédérale de développement durable (SFDD). Cette dernière vise à « définir le cadre juridique pour l'élaboration et la mise en œuvre d'une Stratégie fédérale de développement durable qui rend le processus décisionnel en matière d'environnement plus transparent et fait en sorte que des comptes doivent être rendus devant le Parlement » (Environnement Canada, 2010). Elle établit la durabilité environnementale comme une priorité à long terme dans l'ensemble du gouvernement parmi les mandats ministériels fédéraux. L'ébauche de la Stratégie

fédérale doit d'ailleurs être soumise à une consultation publique avant que la version finale ne soit déposée au Parlement (Environnement Canada, 2010).

Cette nouvelle approche de développement durable du gouvernement du Canada apporte trois améliorations clés : 1) une vue d'ensemble des mesures en place à l'échelle fédérale; 2) un lien entre le développement durable et les processus de planification et de production de rapports fédéraux; 3) des systèmes de mesure, de surveillance et de production de rapports efficaces afin que le peuple dispose des informations nécessaires pour suivre les progrès du gouvernement (Environnement Canada, 2013). Définissant la vision, les objectifs et les cibles à long terme du gouvernement du Canada, y compris ses plans visant à réduire l'empreinte environnementale du gouvernement fédéral, la stratégie a pour but de mieux faire connaître les enjeux environnementaux en les plaçant sur le même plan que les priorités économiques et sociales du pays (Environnement Canada, 2010, 2013). Pour rapporter les progrès aux Canadiens, le gouvernement a produit deux rapports d'étape sur la SFDD.

Le Canada a ainsi fait certains efforts pour lutter contre les changements climatiques. Il a notamment entrepris des mesures visant à diminuer les émissions de gaz à effet de serre (GES), investi pour aider la population à s'adapter aux changements climatiques, poursuivi des activités de recherche scientifique et participé aux initiatives de la communauté internationale pour lutter contre les changements climatiques (Gouvernement du Canada, 2014). Les mesures gouvernementales ont notamment été appliquées dans les domaines du transport et de l'énergie. En transport, les efforts sont reliés au développement d'automobiles et véhicules utilitaires légers afin de diminuer la consommation de carburant d'ici 2025. En termes

d'énergie, le Canada a banni la construction de nouvelles centrales conventionnelles de production d'électricité au charbon, a diminué ses GES liées aux hydrofluorocarbones, est devenu co-fondateur et bailleur de fonds de la Coalition pour le climat et l'air pur⁷ et a choisi d'investir dans les énergies propres⁸.

Le gouvernement a investi 235 millions de dollars dans des initiatives d'adaptation à l'échelle nationale, avec l'intention de préparer la population aux incidences du climat, notamment dans le Nord canadien (Gouvernement du Canada, 2014). Ses activités de recherche scientifique en climatologie s'inscrivent dans le cadre d'efforts mondiaux visant à mieux comprendre les systèmes climatiques et anticiper les scénarios de changements futurs (Gouvernement du Canada, 2014). Le gouvernement finance aussi divers projets de lutte contre les changements climatiques dans plus de 60 pays en développement, notamment à travers le Fonds vert pour le climat. Il collabore également avec le Conseil de l'Arctique, le Protocole de Montréal et la Coalition pour le climat et l'air pur (Gouvernement du Canada, 2014).

Néanmoins, à la fin 2011, le gouvernement du Canada informait la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques qu'il se retirait officiellement du Protocole de Kyoto (Environnement Canada, 2011). Le pays estimait alors que ce Protocole n'aidait pas réellement la communauté internationale à relever les véritables défis que posent les changements climatiques mondiaux ou à assurer une participation

⁷ Coalition pour le climat et l'air pur : initiative volontaire internationale qui vise à faire avancer les efforts pour réduire les polluants de courte durée, de façon à protéger l'environnement et la santé publique, à favoriser la sécurité alimentaire et énergétique et à lutter contre les changements climatiques.

⁸ Thèmes reliés aux énergies propres : infrastructures écologiques, efficacité énergétique, technologies d'énergie propre, carburants moins polluants et réseaux d'énergie plus intelligents.

efficace de l'ensemble des grandes puissances économiques, notamment les États-Unis et la Chine. Qui plus est, ne respectant pas ses engagements envers le Protocole, le Canada aurait dû acheter une quantité importante de crédits internationaux. En effet, le Canada avait pour objectif de réduire sur la période 2008-2012 ses unités de quantités attribuées d'émissions de GES de 6 %. Pourtant, en 2012, ceux-ci avaient augmenté de 19 %, ce qui représente un déficit de 25 points par rapport à l'objectif initial. Si le retrait du Canada à ce protocole se justifie partiellement par des facteurs économiques, ce geste demeure révélateur d'un manque de détermination à respecter activement ses engagements envers la communauté internationale. Reconnaisant la nécessité de repenser la réglementation des émissions de carbone au Canada, l'IISD a lancé une initiative pour accompagner le pays dans sa démarche (IISD, 2013b).

Alors que certains pays, comme la France, ont élaboré des stratégies à l'échelle nationale, le gouvernement fédéral du Canada a plutôt favorisé l'utilisation de leviers à différents niveaux du gouvernement pour encourager le développement durable, tels les municipalités, les provinces et les territoires (Environnement Canada, 2010). Or, les efforts du Canada ont été morcelés et peu d'actions structurantes ont été mises en place pour clairement limiter l'impact de l'action humaine sur la planète. Il devient alors essentiel que ce pays adopte une politique ambitieuse en matière de lutte contre les changements climatiques, d'autant plus que la probabilité et la cause anthropique de ces changements sont devenues inéluctables (GIEC, 2014). En 2012, le Canada produisait 15,3 tonnes de CO₂ dues à l'énergie par habitant (monde : 4,5 t CO₂/habitant), ce qui représentait une diminution de 1,0 % depuis 1990 (Agence internationale de l'énergie, 2015; Ministère de l'écologie, 2015c). Au sein du Canada, le Québec s'est néanmoins démarqué en la matière.

4.1.2.3 Province de Québec

La province de Québec⁹ s'est avérée précoce par rapport aux autres provinces du Canada dans son engagement envers le développement durable. En effet, dès 1988, une Table ronde québécoise sur l'environnement et l'économie est créée, avec le mandat de donner une portée concrète à la notion de développement durable (MDDELCC, 2015). Le Québec devient ainsi la première province à concrétiser une des recommandations du Rapport du Groupe de travail national sur l'environnement et l'économie (Conseil canadien des ministres des ressources et de l'environnement, 1987). Bien qu'abolie en 1997, les travaux de la Table ronde ont jeté les bases d'une réflexion sur le développement durable dans différents domaines comme l'agriculture, l'industrie, la forêt ou le tourisme (MDDELCC, 2015). La Table ronde québécoise sur l'environnement et l'économie organisa aussi le premier Forum québécois sur le développement durable, événement marquant le début de l'élaboration d'un plan d'action au Québec.

En 1991, le ministère de l'Environnement du Québec¹⁰, créait le Comité interministériel du développement durable (CIDD), instance de concertation vouée au développement durable au sein du gouvernement, regroupant la majorité des ministères et organismes gouvernementaux (MDDELCC, 2015). En 1992, le Québec participe au Sommet de la Terre à Rio de Janeiro. Pour faire connaître ses positions, différents ministères québécois participent à la publication du document : « Québec, l'expérience du développement durable » (MDDELCC, 2015). À cette rencontre,

⁹ Avec une superficie de 1 667 712 km², la province de Québec (8 155 334 habitants) se compose de 17 régions administratives, dont les plus peuplées sont celles de Montréal (1 959 987) et de la Capitale-Nationale (725 095 habitants) (ISQ, 2014). À noter que la province compte aussi 22 régions touristiques dont le découpage est différent des régions administratives (Québec Original, 2015).

¹⁰ Aujourd'hui Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC)

Québec reconnaît les principes énoncés dans la Déclaration de Rio et les objectifs du document Action 21. Diverses actions sont alors nées de la volonté de poursuivre le virage amorcé lors de ce Sommet de la Terre.

Un « ÉcoSommet », appuyé par le ministère de l'Environnement, a lieu au Québec en 1996. Plus de 750 personnes provenant des divers secteurs de la société québécoise participent à cet événement (MDDELCC, 2015). L'objectif était de cibler les domaines d'action prioritaires pour la décennie de 1996 à 2006 en matière de développement durable au Québec, ce qui aboutit à l'élaboration d'un plan d'action dénommé « Le Québec et le développement durable : les orientations issues d'ÉcoSommet ». En 1997, le congrès Nikan sur les applications territoriales du développement durable, tenu à Jonquière au Québec, permet de reconnaître le rôle déterminant que jouent les peuples autochtones dans la définition et l'application des principes du développement (MDDELCC, 2015). C'est aussi en 1997 qu'est lancée, au Québec, la Stratégie nationale de développement durable.

En 2000 est créé le Fonds d'action québécois pour le développement durable (FAQDD). Son rôle est de mettre en œuvre un programme d'aide financière pour soutenir les initiatives visant l'intégration des principes et des pratiques liées au développement durable dans le mode de vie de la population québécoise. Le FAQDD soutient et accompagne notamment des organismes sans but lucratif, des municipalités, des entreprises et des institutions d'enseignement (MDDELCC, 2015).

Le Québec a aussi participé au Sommet mondial sur le développement durable qui s'est tenu à Johannesburg en 2002 (MDDELCC, 2015). À cette occasion, le Québec a

présenté le « Rapport du Québec sur le développement durable », bilan du travail accompli afin de respecter ses engagements (CIDD, 2002). Durant l'année 2005 eut lieu une importante consultation publique sur le Plan de développement durable du Québec. Ce Plan, qui représentait un document de consultation et un avant-projet de loi sur le développement durable, visait la participation de la population dès la conception du projet (MDDELCC, 2015). Adoptée à l'unanimité par l'Assemblée nationale et sanctionnée par la lieutenant-gouverneur du Québec en 2006, cette loi vise à instaurer un nouveau cadre de gestion au sein de l'administration publique pour que cette dernière, dans l'exercice de ses pouvoirs et de ses responsabilités, intègre les principes du développement durable (MDDELCC, 2015). Avec l'adoption de la Loi sur le développement durable, le ministère s'est vu confier de nouvelles responsabilités afin d'en assurer l'application dans son administration.

En décembre 2007, le premier ministre du Québec, Jean Charest, dépose à l'Assemblée nationale la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013. Avec l'adoption de cette stratégie, le gouvernement du Québec exécute un élément clé de la Loi sur le développement durable adoptée en 2006 (MDDELCC, 2015). À la fin de l'année 2009, le gouvernement adopte une première liste d'indicateurs de développement durable, ce qui constitue la dernière étape de la mise en œuvre du Plan de développement durable du Québec déposé en 2004. Cette liste s'inscrit à la suite de la Loi sur le développement durable de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013 et de l'adoption, par les ministères et organismes, d'un Plan d'action de développement durable dans lequel chacun a consigné la nature de sa contribution à l'atteinte des objectifs gouvernementaux (MDDELCC, 2015). Avec cette série d'indicateurs, le Québec se donne les moyens de mesurer ses progrès en matière de développement durable et de se comparer avec d'autres États. C'est également en décembre 2009 qu'est adopté par

le CIDD le premier Rapport de mise en œuvre de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013. En 2010, le Québec est le premier État fédéré nord-américain à joindre les rangs du *Network of Regional Government for Sustainable Development* (nrg4SD), réseau regroupant des membres des cinq continents (MDDELCC, 2015).

En 2012, Québec participe au cinquième Sommet de la Terre à Rio de Janeiro, au Brésil, événement surnommé Rio+20. À cette conférence, le Québec a déposé un état des progrès du Québec lié aux deux thèmes de cette rencontre, soit le cadre institutionnel de développement durable et le développement de l'économie verte. C'est aussi en 2012 que le gouvernement du Québec autorise le report de l'exercice de révision de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013, prolongeant cette stratégie jusqu'au 31 décembre 2014 (MDDELCC, 2015).

À l'année 2013, un rapport sur l'application de la Loi sur le développement durable est déposé à l'Assemblée nationale. Celui-ci dresse un portrait des premières années de mise en œuvre de la démarche gouvernementale (MDDELCC, 2015). La mise en place du plan de réduction des gaz à effet de serre de 2006 à 2012 a permis, par exemple, de réduire ses émissions de GES à 6 % en dessous des niveaux de 1990. Aussi, pour l'horizon 2020, le Québec vise un ambitieux objectif de réduction de ses émissions de gaz à effet de serre à 20% sous le niveau de 1990 (Équiterre, 2011).

4.1.2.4 Ville de Québec

Berceau de l'Amérique francophone édifié en 1608, la ville de Québec rappelle encore la Nouvelle France grâce à son centre historique, le Vieux-Québec, périmètre

de 135 hectares reconnu par l'UNESCO depuis 1985 (UNESCO, 1985). Capitale nationale de la province de Québec, la ville de Québec est située à environ 250 kilomètres de Montréal et 130 kilomètres de la frontière américaine (figure 4.1).

Figure 4.1 Carte du Canada, provinces et Ville de Québec



Source : fr.mapsofworld.com

Au cours des vingt-cinq dernières années, Québec a été dirigé par trois maires : L'Allier (1989-2005), Boucher (2005-2007) et Labeaume depuis 2007 (Ville de Québec, 2015d). Pendant la période d'expansion des banlieues, la maison unifamiliale était privilégiée et les activités de travail, de commerces et d'habitations ont été réparties dans des espaces séparés, allongeant ainsi les déplacements (Ville de Québec, 2011). Entre 1996 et 2006, les déplacements en automobile ont augmenté de 30 % en heure de pointe matinale sur l'ensemble du territoire de la Communauté

Métropolitaine de Québec (Ville de Québec, 2011). Depuis 1990, plusieurs initiatives visant le renouvellement de la ville ont contribué à modifier le visage de Québec et amorcer un virage vers le développement durable. Lors de son élection en 2007, le maire Labeaume devait continuer les efforts engagés, notamment en prévision du 400^e anniversaire de Québec en 2008, mais aussi pour contrer la congestion routière croissante, entre autres choses. Les différents plans et actions entamées à Québec sont ainsi présentés dans les prochaines lignes

Comme plusieurs autres agglomérations du territoire québécois, la ville de Québec a subi, en 2002, un changement radical de sa morphologie fusionnant avec les villes environnantes. Depuis la création de la nouvelle Ville de Québec, l'administration a voulu s'engager dans une démarche de planification territoriale (Ville de Québec, 2003). Le Plan stratégique de la Ville de Québec 2004-2008, adopté par le conseil municipal en décembre 2003, définissait la mission et les valeurs de la Ville et déterminait les orientations et les actions à mettre en œuvre pour bâtir la ville de demain. Ce plan, qui a été élaboré avec la participation de la population et des organismes de la ville, s'articulait autour de trois thèmes : la vitalité de la communauté, des milieux de vie de qualité et une organisation municipale performante (Ville de Québec, 2003).

Conformément à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., chapitre A-10.1) et la Loi portant sur la réforme de l'organisation territoriale municipale des régions métropolitaines de Montréal, Québec et l'Outaouais (LQ2000, c.56, atc. 248), la Ville de Québec reçue l'obligation de se doter d'un nouveau plan d'urbanisme. Dans ce contexte, le Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD) de la Ville de Québec a été publié en 2005, portant une vision globale et partagée du territoire

unifié de la ville. Dans son mot d'introduction, le maire L'Allier, déclare ce plan comme un « outil fondamental d'aménagement et de développement [qui] vise à garantir les conditions optimales de la croissance de la capitale, encadrer et soutenir le développement dans le respect de l'environnement » (Ville de Québec, 2005). La perspective de développement durable s'insère dès lors dans les orientations de ce plan. Suivant cette logique, l'aménagement et le développement du territoire devra se faire selon quatre orientations (Ville de Québec, 2005) : 1) protéger, mettre en valeur et développer des environnements naturels et urbains de qualité; 2) développer des milieux de vie favorisant le bien-être, la diversité et la croissance de la population; 3) favoriser le renforcement de la structure urbaine et la consolidation du territoire; 4) soutenir le développement d'une économie diversifiée, respectant les ressources et le potentiel du territoire.

Le PMD, présenté en 2011 par la Ville de Québec, répond à la nécessité de mieux envisager les transports collectifs et actifs tout en intégrant la réflexion sur l'aménagement et le développement de la ville. Pour cette dernière, la mobilité durable dans un contexte urbain se définit comme la « capacité pour les personnes de toutes conditions, de se déplacer de façon sécuritaire, efficace et confortable et par un grand choix de moyens intégrés dans des réseaux fluides qui accordent la priorité aux modes de déplacement les plus respectueux de l'environnement » (Ville de Québec, 2011, p. 26). L'élaboration du PMD vise alors à répondre aux besoins générés par la croissance de la population et de l'emploi, assurer l'équité sociale dans un contexte de changements (ex : coût de l'énergie en hausse), infléchir certaines tendances contraires au développement durable (ex : étalement urbain) et répondre aux attentes de la population (Ville de Québec, 2011). Dans ses grandes orientations, le plan vise le développement à l'intérieur du périmètre urbanisé.

La Ville de Québec a aussi mise de l'avant sa vision du développement social de son territoire (Ville de Québec, 2013b). Cette vision d'une ville dynamique, solidaire et inclusive repose sur un développement social qui vise à mettre en place et renforcer les conditions requises pour que chaque individu puisse participer activement à la vie sociale, développer son plein potentiel et tirer sa juste part de l'enrichissement collectif. Elle s'appuie sur l'engagement de tous les acteurs de la société (Ville de Québec, 2013b). Si la ville est réputée pour être sécuritaire, avoir une population croissante (+8,6 % sur 5 ans) et avoir un faible taux de chômage (5,1 %), plusieurs familles vivent sous le seuil de pauvreté ou sont monoparentales (16 %). De plus, une portion notable de la population est âgée de 65 ans et plus (18,2 %) ou vit avec une incapacité (9,4 %). Dans ce contexte, 17 682 logements sociaux sont offerts et 32 000 repas sont servis mensuellement par des organismes d'aide (Ville de Québec, 2013b).

Par ailleurs, la Commission de la capitale nationale a été créée en 1995 suite à une loi votée à l'Assemblée nationale (Assemblée nationale, 1995). Depuis, la Commission est devenue un instrument rassembleur et incontournable du développement et de la promotion de la capitale (Commission de la capitale nationale, 2015). Elle a pour mission de contribuer à l'aménagement de la capitale, de faire la promotion de Québec et de conseiller le gouvernement. Ainsi, la Commission de la capitale nationale du Québec réalise des interventions d'embellissement et d'aménagement dans différentes places publiques, parcs et espaces verts ainsi que sur la colline Parlementaire et au niveau des entrées de la ville (Commission de la capitale nationale, 2015). Elle veille aussi à la mise en lumière et rayonnement de bâtiments, lieux patrimoniaux, fresques murales, monuments et plaques.

La Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) se compose de 28 municipalités regroupant 790 027 habitants et couvre 3 347 kilomètres carrés en territoire (CMQ, 2014c). Ses pouvoirs et compétences touchent notamment à l'aménagement du territoire, au développement économique, à la planification de la gestion des matières résiduelles et à la conservation des territoires agricoles (CMQ, 2014a). La CMQ dispose aussi de compétences facultatives, comme la promotion du territoire à l'international, le développement touristique, le soutien financier d'événements et la planification globale du transport en commun métropolitain en tenant compte des orientations gouvernementales en matière de transport.

En termes d'aménagement du territoire, la CMQ détient l'obligation d'adopter un Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), document adopté en décembre 2011 et entré en vigueur en juin 2012, devant être révisé tous les cinq ans (CMQ, 2014a). Ce PMAD vise à doter la région métropolitaine de Québec d'une vision d'ensemble à l'égard de l'aménagement et du développement de son territoire et a pour objectif d'assurer la croissance, la compétitivité et l'attractivité du territoire (CMQ, 2014b). Le document, qui oriente le développement du territoire d'ici l'année 2031, est bâti sur la base de trois lignes directrices : structurer, attirer et durer (CMQ, 2013). Parmi les sujets traités, on note la gestion intégrée du Saint-Laurent, la révision du plan de gestion des matières résiduelles (PGMR), la trame verte et bleue et le transport.

L'ensemble de ces plans amène les institutions à mettre en œuvre certains gestes touchant aux dimensions du développement durable. Nous ferons maintenant un survol des actions concrètes posées sur chacune de ces dimensions, à commencer par le social.

Social

Au niveau social, la Ville de Québec assume un rôle en matière de cohésion sociale, de solidarité, de collaboration avec les partenaires institutionnels et communautaires et de représentation des citoyens. Son document sur la vision du développement social affiche l'adoption de dix axes : l'action communautaire, la jeunesse en action, les aînés dynamiques et engagés, l'habitation et logement social, la sécurité urbaine et la justice municipale, la vie culturelle, les nouveaux arrivants, la lutte à la pauvreté et le transport public. La Ville supporte ainsi de nombreux projets pour assurer le mieux-être des citoyens fragilisés. Par exemple, le programme de « Vacances-Été » offre aux enfants une expérience de loisir durant la saison estivale à un coût abordable, « La Ruche » fournit une plate-forme de financement pour initiatives entrepreneuriales et le projet « Sherpa » (figure 4.2) cherche à bâtir un lieu de résidence et de création mixte entre les artistes et les personnes ayant des problèmes de santé mentale (Ville de Québec, 2013b). Les centres de communautaires de loisir proposent aussi aux citoyens un lieu de vie et d'engagement au cœur des quartiers.

Figure 4.2 Résidence Sherpa, lieu de mixité sociale



Source : collectivitesviables.org.

Dans ses priorités, la Ville détient une politique de consultation publique depuis 2003, d'activités physiques, sportives, de plein air et de sécurité urbaine depuis 2004, une politique familiale depuis 2005 et une d'habitation depuis 2006 (Ville de Québec, 2015f). Québec met aussi de l'avant des politiques d'accès au logement, comme Accès-famille et Accès-logis Québec. Depuis 2002, ces programmes auraient permis de générer 4 503 nouveaux appartements à caractère social. La ville souhaite favoriser l'accès à la propriété aux jeunes familles, poursuivre son engagement dans le développement du logement social et communautaire, répondre aux besoins des familles nombreuses et des personnes à mobilité réduite en plus de soutenir les projets d'habitation privilégiant de nouvelles avenues en matière de mixité sociale. Malgré ces intentions, nous ne voyons aucun élément à caractère social relié au logement dans les documents des projets d'écoquartiers promus par la ville : D'Estimauville, Pointe-aux-Lièvres et Cité Verte (Ville de Québec, 2010b, 2010c).

En termes de démocratie et de gouvernance, un outil de représentation citoyenne, les Conseils de quartiers, a été enchâssé dans la charte de la ville depuis 1996 (Bherer, 2006). Au niveau de l'accessibilité pour tous, Québec a aussi élaboré, avec l'Institut de réadaptation en déficience physique de Québec, un Guide pratique d'accessibilité universelle qui représente une source d'information et de sensibilisation pour les gestionnaires et chargés de projets ainsi que tous les professionnels de l'aménagement et de la réadaptation (Ville de Québec, 2010a). L'objectif est de faciliter l'accessibilité pour tous aux aménagements extérieurs ainsi qu'aux édifices publics et privés. Le gouvernement du Québec et du Canada, ainsi que l'organisme Kéroul, ont aussi rédigé un dépliant intitulé « La route accessible », visant à promouvoir le tourisme et la culture pour tous au Québec.

Culture

La culture s'incorpore dans les priorités à la Ville de Québec, comme en témoigne la politique culturelle rédigée en 2005 et celle sur le patrimoine en 2008 (Ville de Québec, 2015f). Depuis 1979, Québec s'est d'ailleurs engagée dans une entente de développement culturel avec le ministère de la Culture et des Communications (Ville de Québec, 2015c). À titre d'exemple, la culture se décline dans la ville à travers le patrimoine bâti, la présence d'œuvre d'art ou encore l'événementiel.

La préoccupation envers le patrimoine bâti remonte aux années 1980, alors que la ville aspirait à intégrer la liste du patrimoine mondial. L'arrondissement historique du Vieux-Québec fut ainsi reconnu en 1985 par l'Unesco comme ensemble urbain exemplaire des villes coloniales fortifiées (figure 4.3), demeurant la seule ville d'Amérique du Nord à avoir conservé ses remparts (UNESCO, 1985).

Figure 4.3 Fortifications de Québec, porte Saint-Jean



Source : Auteur.

En dehors du secteur conservé, nombreux autres bâtiments et monuments font partie du Répertoire du patrimoine culturel du Québec, tels que l'enclos paroissial Saint-Matthew (église et cimetière), le moulin à vent de l'Hôpital-Général-de-Québec ou le monastère des Ursulines-de-Québec (Ministère de la culture et des communications, 2013). Néanmoins, comme plusieurs bâtiments sont confrontés au vieillissement de leurs infrastructures, cela impose de faire des choix en termes de rénovation, de conversion ou de destruction, qui font rarement l'unanimité chez les citoyens.

La Commission de la capitale nationale a d'ailleurs contribué à la restauration de certains édifices religieux, dont le parvis de l'Église de Saint-Jean-Baptiste et celui de l'Église de Saint-Roch (Commission de la capitale nationale, 2015). On peut aussi citer ses actions à vocation culturelle et historique comme la fontaine de Tourny, la place de l'Assemblée-Nationale et la promenade des Premiers-Ministres (Commission de la capitale nationale, 2015). Elle s'est aussi associée à une cinquantaine de projets liés à la conception de monuments et à l'installation de plaques commémoratives au sein de la capitale nationale. La Commission présente également des fresques murales réalisées depuis plusieurs années sur le territoire de l'agglomération de Québec (ex : fresque du Petit-Champlain). Parmi les différentes opérations de mise en lumière, une vingtaine touche des lieux patrimoniaux, tels que le Musée national des beaux-arts du Québec, le Château Frontenac et l'hôtel du Parlement (Commission de la capitale nationale, 2015).

La Ville de Québec s'est aussi dotée d'une vision du développement à travers l'art public, mettant en avant l'idée de l'inscrire dans le paysage et le quotidien des citoyens, contribuant à faire de Québec une ville attractive (Ville de Québec, 2013a). Celle-ci offre d'ailleurs aux citoyens de participer à la création de projets, qui peuvent

devenir vecteurs d'une nouvelle cohésion sociale. En termes de promotion de la qualité de l'architecture, Québec a mis sur pied une Commission d'urbanisme et de conservation, dont le mandat est d'examiner les propositions d'implantation, d'architecture et d'aménagement selon les objectifs de conservation et de mise en valeur architecturale (Ville de Québec, 2015b). La ville fait aussi la promotion de différents concours reliés à la culture, tels que ceux d'art public, de design urbain, de Mérites d'architecture ou de création littéraire (Ville de Québec, 2015g).

L'évènementiel prend aussi une place importante dans le paysage de la Ville de Québec, qui détient un bureau du développement touristique et des grands événements. Québec accueille de grands festivals, comme le Festival d'été ou le Carnaval de Québec, et présente de nombreux spectacles en plein air au fil de l'année (OTQ, 2015). Une table de concertation du Vieux-Québec a d'ailleurs été créée en 2012 afin d'établir la communication entre différents acteurs du quartier, dont les résidents, puisque les nombreux attraits de Québec et la majorité des festivals s'y tiennent (Ville de Québec, 2014). Or, la mise en spectacle de la ville revêt aussi un volet environnemental.

Environnement

Afin d'atténuer son impact sur la planète, la ville de Québec a mis en œuvre une planification générale et sectorielle, comprenant notamment des programmes particuliers d'urbanisme (ex : centre de Sainte-Foy, l'entrée de ville Saint-Roch). Si le recyclage a émergé à Québec dans les années 1990, il s'est structuré à partir de 1998 grâce à la Politique québécoise de gestion des matières résiduelles (MDDELCC, 2000). En effet, cette politique conduit à la rédaction par la CMQ d'un Plan de gestion des matières résiduelles encadrant la démarche (CMQ, 2004).

En termes de transport collectif, les récentes démarches entreprises à Québec reposent sur l'instauration l'Écolobus¹¹ (figure 4.4), la Navette 400 et le Métrobus 803. Ces initiatives en transport en commun relèvent du Réseau des transports de la Capitale (RTC), notamment de son plan stratégique de développement des services (Réseau des transports de la capitale (RTC), 2005). La part modale des transports collectifs en 2006 était de 9 % (Ville de Québec, 2011). Au niveau des déplacements actifs, on peut signaler la création du corridor cyclable Pierre-Marquette et la piste cyclable Pierre-Bertrand (Ville de Québec, 2015e). En 2007, la ville comptait 281 kilomètres de pistes cyclable (Ville de Québec, 2008). En 2006, le vélo détenait une part modale de 1 % alors que 14 % des déplacements s'effectuent à pied (Ville de Québec, 2011).

Figure 4.4 Écolobus



Source : discoursdurables.wordpress.com.

¹¹ En raison d'ennuis mécaniques récurrents, l'Écolobus a été retirée du Vieux-Québec en janvier 2015. Ils ont remplacés par des autobus standards au diesel en attendant l'arrivée de midibus hybrides en 2016. Néanmoins, comme les entretiens et les questionnaires ont été réalisés avant cet événement, notre thèse se base sur le contexte qui primait lors de la collecte de données. Annie Morin, «Bye bye Écolobus!», *Le Soleil*, 16 janvier 2015.

Parmi la stratégie de lutte aux changements climatiques réalisés par la ville, on peut citer l'utilisation de matériaux recyclés, la réhabilitation de terrains contaminés et la stratégie de plantation pour diminuer les impacts des grandes infrastructures. La politique d'habitation touche à l'environnement naturel et à l'habitat, mais aucune autre politique porte sur le développement durable directement (Ville de Québec, 2015f).

En termes de conception d'aménagements urbains, la Ville a notamment réaménagé les jardins de l'Hôtel-de-ville, la rue partagée Sainte-Claire (Saint-Jean-Baptiste) et la rue Saint-Joseph (Saint-Roch). Elle a aussi travaillé à la conception de certains parcs, comme Lucien-Borne, Saint-Roch ou le Skate parc Victoria. Québec s'est aussi engagé dans la création du parc linéaire de la rivière Saint-Charles et la naturalisation des berges du Lac-Saint-Charles, dans la protection de l'eau potable et dans la conservation du parc naturel du Mont Bélair. Par ailleurs, les réalisations de la Commission de la capitale nationale rassemblent également un réseau de parcs, tels que celui Bois-de-Coulonge, de l'Amérique-Française, de la Francophonie ou encore la promenade Samuel-De Champlain (Commission de la capitale nationale, 2015). Cette dernière constitue un grand parc aménagé le long du fleuve Saint-Laurent sur près de 2,5 kilomètres et représente un legs du gouvernement du Québec à sa capitale à l'occasion de son 400^e anniversaire (Commission de la capitale nationale, 2015). La Commission a aussi participé à divers projets sur différentes places publiques de la capitale, comme la place de l'Université-du-Québec ou la place de la Gare. Parmi les travaux visant l'amélioration des voies d'accès, on citera notamment la requalification de la Grande Allée Est, le réaménagement de l'avenue Honoré-Mercier et l'instauration d'une signalisation touristique appropriée (Commission de la capitale nationale, 2015). Or, l'ensemble de ces actions environnementales a aussi des ramifications économiques.

Économie

Un élément révélateur des changements à Québec est le projet d'envergure qu'a représenté la revitalisation du quartier Saint-Roch, de 1989 à 2002, témoignant de la volonté de la ville à redonner vie à ce secteur (Ville de Québec, 2010d). Longtemps considéré comme cœur névralgique du centre de la ville, le secteur avait progressivement décliné dans les années 1970 avec l'augmentation du nombre de voitures, l'exode des habitants vers la périphérie et l'instauration de centres commerciaux en bordure d'autoroutes à Québec. Après diverses consultations auprès des habitants, les gestes d'abord prioritaires ont été la création du jardin Saint-Roch, la rénovation de l'édifice de la Fabrique, les programmes de subvention et la réfection des infrastructures (Ville de Québec, 2010d). Des programmes d'aides ont été élaborés, notamment pour l'habitation (rénovation, accès et aménagement), la restauration des ateliers d'artistes, la rénovation des façades commerciales et les programmes de crédits de taxes foncières. Plusieurs institutions se sont installées dans le quartier, notamment l'Université du Québec, l'École des arts visuels de l'Université Laval et l'École nationale d'administration publique (figure 4.5). Des entreprises de nouvelles technologies ont aussi emménagé dans le secteur, comme CGI/Ubisoft et le Centre national des nouvelles technologies. Plus tard, la démolition du mail Saint-Roch (2000 à 2007) a clairement permis de relancer le dynamisme commercial dans le quartier. La population a notamment augmenté, de même que le nombre de logements et de travailleurs.

Figure 4.5 Jardin Saint-Roch entouré d'institutions et d'entreprises



Source : Auteur.

Le développement des artères commerciales est une autre préoccupation de la Ville de Québec (Ville de Québec, 2015h). On peut notamment évoquer la Grande Allée, la rue Cartier ou Le Faubourg Saint-Jean. Pour ce qui est de la diversification des zones et parcs industriels, l'idée est d'intégrer différents types d'entreprises pour générer une mixité et en faire des milieux de vie. On mentionnera aussi le Programme de soutien pour le développement des entreprises technologiques du quartier Saint-Roch, dans le cadre de la Stratégie de développement économique qui souhaite en faire un carrefour d'art et de technologie (Ville de Québec, 2015i).

Parmi les secteurs d'activité, sept industries clés sont identifiées à Québec : les assurances et les services financiers, les technologies de l'information, les sciences de la vie, la transformation agroalimentaire, les matériaux à valeur ajoutée et le matériel de transport, le tourisme ainsi que l'énergie et l'environnement (Québec International, 2013). Ces industries génèrent plus de 90 000 emplois directs et environ 61 000

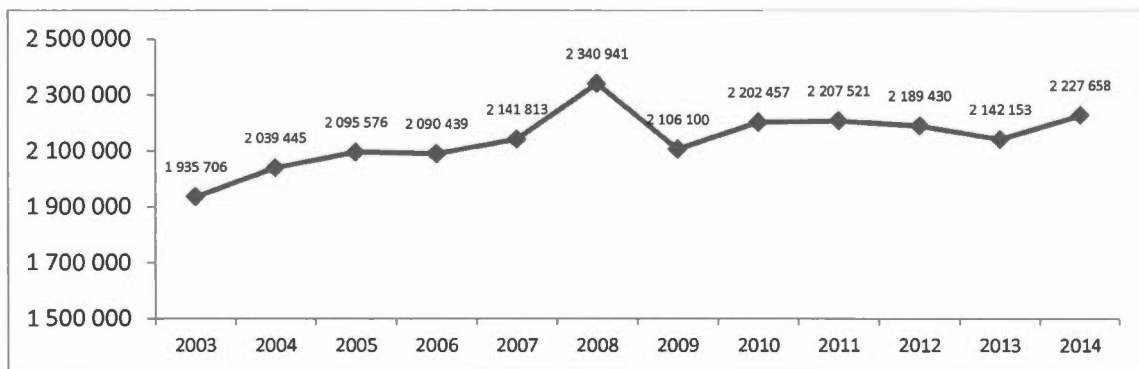
emplois indirectes dans la région métropolitaine de Québec, dont 23 570 sont associés au tourisme. En 2012, l'ensemble de ces industries correspondait ainsi à 43 % du PIB. De plus, la ville de Québec bénéficie d'une bonne situation économique, puisque son PIB est passé de 26,3 G\$ à 32,5 G\$ sur dix ans (ville de Québec : +24 % vs Province de Québec : +16 %¹²), et que les ventes au détail ont augmenté de près de 50 % sur cette même période (Québec International, 2013). La région de la Capitale Nationale affiche un taux de chômage de 5,1 %, ce qui est inférieur à la moyenne nationale (7,6 %) (ISQ, 2014b).

La Ville de Québec a aussi élaboré certaines politiques en termes d'approvisionnement (2006), de dotation (2007) et de gestion contractuelle (2010) (Ville de Québec, 2015f). Par ailleurs, il importe de noter la construction du nouvel amphithéâtre multifonctionnel dans le secteur Limoilou, qui ouvrira ses portes au public en septembre 2015. Le Centre Vidéotron pourra accueillir jusqu'à 18 259 spectateurs et il recevra différents types d'événements sportifs et culturels (Ville de Québec, 2015a). Cela s'intégrera certes à l'offre touristique de la ville.

Tourisme

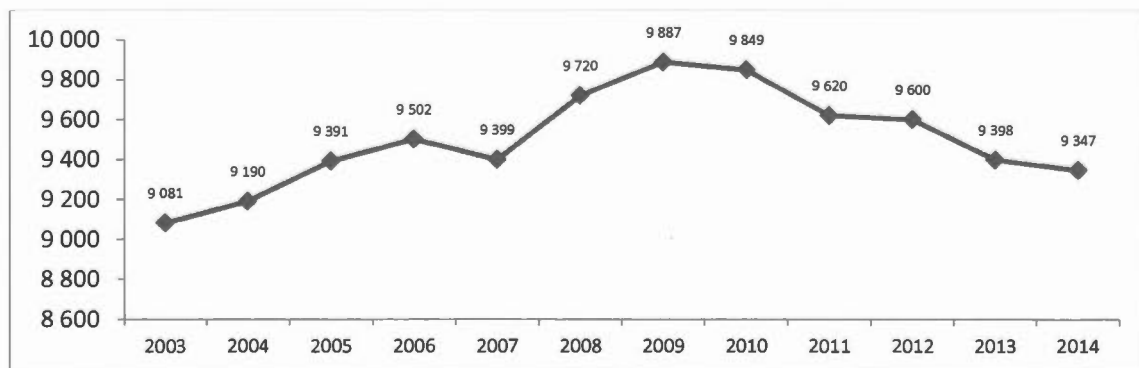
Au niveau touristique, la région de la capitale nationale accueille chaque année près de 5 millions de visiteurs. Lorsqu'on observe l'évolution du nombre de nuitées depuis 2003 véhiculé par l'Office de tourisme de Québec (OTQ), elles ont augmenté de 15 % pour arriver à 2 227 658 chambres vendues en 2014, comme en témoigne le graphique à la figure 4.6 (OTQ, 2003, 2014)

¹² Statistique Canada. *Tableau 384-0038 - Produit intérieur brut, en termes de dépenses, provinciaux et territoriaux, annuel (dollars sauf indication contraire)*, CANSIM (base de données). <http://www5.statcan.gc.ca/cansim/a37> (site consulté le 2016-01-21).

Figure 4.6 Évolution du nombre de nuitées vendues à Québec (2003-2014)

Source : OTQ.

Le taux d'occupation des hôtels de la ville s'est donc accru de 7 points de pourcentage en onze ans, pour arriver à 62,5 %. On notera que l'année 2008 affiche le taux d'occupation hôtelier le plus élevé pour cette période, soit 65,8 %. Cette année-là, la Ville de Québec fêtait son 400^e anniversaire. Maintes festivités et attractions ont alors suscité l'engouement des visiteurs. Pour autant, la ville de Québec a atteint un maximum de chambres disponibles (9 849) aux visiteurs en 2009, tel qu'illustré graphiquement à la figure 4.7 (OTQ, 2003, 2014).

Figure 4.7 Évolution du nombre de chambres à Québec (2003-2014)

Source : OTQ.

Le principal atout touristique de la ville est sans contredit le Vieux-Québec, quartier historique qui arbore un cachet européen (OTQ, 2015). Il se découvre généralement à pied et offre divers attraits, comme le Château Frontenac (construction en 1893) et sa terrasse Dufferin (figure 4.8). Il y a le Petit-Champlain et la Place Royale qui évoquent la fondation de Québec. Les touristes découvrent également la colline Parlementaire, dont l'Hôtel du Parlement et la fontaine de Tourny. Les plaines d'Abraham, s'étalant sur 98 hectares, représentent un autre attrait important de la ville, à la fois chargé d'histoire (parc des Champs-de-Bataille) et propice aux rassemblements. Enfin, le Vieux-Port permet de profiter de certaines installations près du fleuve, comme le marché.

Figure 4.8 Château Frontenac



Source : Auteur.

Dans ces quartiers, plusieurs attraits sont offerts aux visiteurs, comme en témoigne le site Internet de la ville et région de Québec (OTQ, 2015). Une carte touristique est présentée à la figure 4.9. Les sites historiques abondent, dont les Fortifications-de-Québec, l'Hôtel du Parlement, la Citadelle de Québec ou l'îlot des Palais.

Figure 4.9 Carte touristique du centre-ville de Québec



Source : quebecregion.com.

Parmi les nombreux musées, les plus connus sont le Musée national des beaux-arts du Québec (MNBAQ) et le Musée de la civilisation. Pour les gens intéressés par les sites religieux, il y a notamment la Basilique-cathédrale Notre-Dame de Québec, la Cathédrale Holy Trinity, le Cimetière Saint Matthew et l'Église Notre-Dame-des-Victoires. La région de la Capitale nationale offre aussi nombreux sites touristiques, parcs d'attractions et lieux de découverte des saveurs régionales.

Le site Internet touristique de la ville met en valeur les artères commerçantes (ex : Saint-Jean, Nouvo Saint-Roch), les grands centres commerciaux (ex : Place Laurier et Galeries de la Capitale) ainsi que les boutiques de souvenirs et galeries d'art (OTQ, 2015). Québec annonce également ses terrasses et nombreux restaurants (québécois ou français) ainsi que certains lieux propices aux sorties nocturnes (ex : Grande Allée). Une page entière est consacrée aux festivals et événements tenus dans la ville, comme le Festival d'été, les Fêtes de la Nouvelle-France, Bordeaux fête le vin à Québec ou le Carnaval de Québec. Enfin, le moteur de recherche d'hébergement comporte plus de 300 références, que ce soit des hôtels, motels, gîtes touristiques, chalets, camping ou autres. Le site expose aussi les quelques établissements ayant une politique écoresponsable, comme le Centre des congrès de Québec, l'Hôtel Château Laurier, le Château Frontenac, le Delta et le Hilton (OTQ, 2015).

La région offre plusieurs attractions autour de la ville, que ce soient des activités récréatives, de détente, d'aventure ou de contact avec la nature. Les touristes seront amenés à visiter la région de Portneuf, de la Côte-de-Beaupré (notamment les Chutes Montmorency et le Sanctuaire de Sainte-Anne-de-Beaupré), la Vallée de la Jacques-Cartier (Parc national de la Jacques-Cartier) ainsi que l'Île d'Orléans (OTQ, 2015). On invite aussi à visiter Wendake, site d'une Première Nation huronne-wendat.

Nous pouvons donc constater que Québec est une ville déployant une offre touristique importante, structurée et chargée d'histoire. Les politiques de développement durable menées dans la ville ont aussi participé à l'embellissement de certains des sites mentionnés, et surtout à l'aménagement urbain. Croiser le développement durable et le tourisme à Québec apparaît ainsi très pertinent. Cela dit, nous présentons maintenant le contexte territorial de développement durable de la seconde ville étudiée, Bordeaux.

4.1.3 Mise en œuvre du développement durable : Bordeaux en action

Le développement durable a aussi imprégné les différents échelons territoriaux européens pour arriver à sa mise en application locale. Nous parlons d'abord du développement durable en Europe, suivi de la France, de la région Aquitaine et enfin, de sa mise en application dans la ville de Bordeaux.

4.1.3.1 Europe

Le continent européen s'est montré particulièrement structuré dans son approche de développement durable. Le premier outil notable, le Livre vert sur l'environnement urbain, dénommé « L'avenir européen de l'environnement urbain », a été commandé par la Commission européenne en 1990 (Commission des communautés européennes, 1990). Ce document souligne autant l'importance de la ville en Europe que l'existence de problèmes urbains, soulevant la nécessaire coopération et l'échange d'information entre les villes européennes (Veyret et Le Goix, 2011).

En 1991 est créé le Groupe d'experts sur l'environnement urbain, composé de représentants nationaux et d'experts indépendants (Groupe d'experts sur l'environnement urbain, 1996). Ce groupe est d'ailleurs élargi aux villes et à des observateurs tels que l'OCDE, l'OMS, le Conseil de l'Europe et l'Académie européenne de l'environnement urbain (Veyret et Le Goix, 2011). Ce Groupe d'expert lance en 1992 le projet « Villes durables », qui a pour but de promouvoir une réflexion approfondie sur la durabilité dans les établissements urbains européens, susciter un vaste échange de connaissances, répandre les bonnes pratiques en matière de durabilité à l'échelon local et formuler des recommandations destinées à orienter la politique de l'UE, des États membres, des régions et des collectivités locales (Groupe d'experts sur l'environnement urbain, 1996).

La Charte d'Aalborg émane de la première conférence sur les villes durables qui eut lieu au Danemark en 1994, sous l'égide la Commission européenne et organisée par l'ICLEI (Campagne des villes européennes durables, 2006; Charte d'Aalborg, 1994). Cette charte marque l'engagement des signataires en faveur de l'établissement d'un programme stratégique local à long terme pour le XXI^e siècle : l'Agenda 21 (Veyret et Le Goix, 2011). Lors de cet événement est aussi lancé la Campagne européenne des villes durable, grand mouvement ayant pour mission de soutenir l'échange d'expériences entre les villes, de rassembler des informations sur les activités menées au niveau local et de servir d'interface entre l'Union européenne et le mouvement de la durabilité locale (Sustainable Cities & Towns, 2015). La deuxième conférence sur les villes durables a lieu à Lisbonne en 1996, de laquelle émerge le « Plan d'action de Lisbonne : de la charte à l'action » ayant pour but la mise en place concrète de la Charte d'Alborg (Speirs, 2003; Veyret et Le Goix, 2011).

Dans cette logique de développement urbain durable, la Commission européenne publie en 1997 une communication dénommée « La question urbaine, orientations pour débat européen » (Commission européenne, 1997). Les deux années suivantes ont lieu quatre conférences régionales (Turku, Finlande; Sofia, Bulgarie; Séville, Espagne; la Haye, Pays-Bas) préalables à la conférence européenne de Hanovre en Allemagne de 2000 (Campagne des villes européennes durables, 2006; Sustainable Cities & Towns, 2015). Organisée par la Campagne européenne des villes durables, cette conférence vise à faire le point sur les progrès réalisés en matière de durabilité des villes. Ainsi, 250 maires de 36 États européens et de régions voisines s'engagent dans l'Appel de Hanovre afin que leurs communes participent à la mise en œuvre des Agendas 21 locaux et à d'autres mesures de développement durable (Hanovre, 2000).

La 4^e conférence européenne des villes durables, Aalborg +10, réunit au Danemark les collectivités locales européennes unies dans la Campagne des villes européennes durables. Leur vision est celle de villes ouvertes et accueillantes, prospères, créatives et durables, qui fournissent une bonne qualité de vie aux citoyens et permettent leur participation à la vie urbaine (Charte d'Aalborg +10, 2004). Durant cette conférence sont définies les engagements en termes de gouvernance, notamment de gestion locale vers la durabilité, de biens naturels communs, de consommation responsable, de mobilité améliorée, d'actions pour la santé, d'économie locale durable, d'équité sociale et de justice sociale (Charte d'Aalborg +10, 2004). À cette conférence, 110 collectivités locales ont signé les propositions et s'engagent à définir des buts locaux spécifiques et des calendriers, à mener une surveillance régulière des résultats et à fournir régulièrement des informations à la Campagne des villes européennes durables. Une première évaluation européenne a été programmée pour 2010, avec des bilans ultérieurs programmés tous les cinq ans (Aalborg Commitments Secretariat, 2004).

En 2007 se tient une réunion informelle des ministres responsables du développement urbain et spatial à Leipzig, en Allemagne, avec pour thème : « Renforcer des villes européennes et leur région; promouvoir la compétitivité, la cohésion sociale et territoriale en Europe, au sein des villes et des régions » (Veyret et Le Goix, 2011). La conférence publie la charte de Leipzig dont les deux recommandations principales sont « de mieux tirer profit des approches d'une politique de développement urbain » et « d'accorder un intérêt particulier aux quartiers urbains défavorisés dans le contexte de l'ensemble des villes concernées » (Union européenne, 2007). On reconnaît désormais que c'est au niveau national que la politique de développement urbain devra être ancrée, afin de donner un nouvel élan à la recherche de solutions.

Organisée par les membres de la Campagne européenne des villes durables, la 6^e conférence européenne des villes durables de Dunkerque en 2010 a permis de partager les expériences des villes européennes. Afin d'évaluer les progrès en matière de développement durable depuis 15 ans, on souligne l'importance d'engager une réflexion politique et stratégique sur les opportunités qu'offre le développement durable, d'explorer les différents champs d'action des gouvernements locaux, d'examiner la façon dont les citoyens peuvent s'impliquer vers des comportements durables et d'analyser les évolutions (Veyret et Le Goix, 2011).

Ces différents événements, chartes, rapports et déclarations, ont éveillé certaines consciences environnementales sur le continent européen. Toutefois, la mise en œuvre des actions proposées au fil des années demeure un défi majeur et demande une vigilance constante des institutions. En 2012, l'Europe produisait 7,2 tonnes de CO₂ dues à l'énergie par habitant, (monde : 4,5 t CO₂/habitant) ce qui représentait

une diminution de 23,6 % depuis 1990 (Agence internationale de l'énergie, 2015; Ministère de l'écologie, 2015c).

4.1.3.2 France

Le développement durable s'est progressivement inséré dans les politiques françaises au fil des dernières décennies. Sur 20 ans, la France est passée de la gestion de son territoire par un État centralisé à celle de territoires multiples, par des acteurs de plus en plus nombreux : communes, départements, régions, structures intercommunales, associations et syndicats mixtes (Speirs, 2003). Or, les collectivités locales ont vu leur rôle augmenter progressivement, renforcé par différentes lois à la fin des années 1990. Le développement durable en France passe ainsi à la fois par le niveau national et le niveau local.

La conscience environnementale française semble éveillée par la création du premier ministère français de l'environnement en 1971. En 1972, la France participe à la conférence des Nations Unies sur l'environnement de Stockholm (Sicault et Kiss, 1972). Elle instaure en 1976 une Loi sur la protection de la nature, et en 1993, une Loi sur la protection et la mise en valeur des paysages (Legifrance, 1976, 1993). Suite au troisième Sommet de la Terre à Rio de Janeiro au Brésil en 1992, la France signe et ratifie la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (Nation Unies, 1992a). En 1993 est créée la première génération d'Agendas 21 locaux, qu'on appelait à l'époque « chartes de l'environnement » ou « chartes d'écologie urbaine ». Un dispositif, lancé par le ministère de l'environnement, mettait en place des incitations financières et des bases méthodologiques pour aider à l'adoption de ces chartes (Speirs, 2003).

En 1993 est créée la Commission française pour le développement durable (CFDD), organe consultatif indépendant placé auprès du premier ministre français. Sa mission est de définir les orientations d'une politique nationale de développement durable et de soumettre au gouvernement ses recommandations (Speirs, 2003). Par la suite, le comité français pour l'environnement et le développement, dénommé Comité 21, est créé en 1995, représentant un réseau d'acteurs engagés dans la mise en œuvre opérationnelle du développement durable à l'échelle d'un territoire (Comité 21, 2015). Fondé sur le partenariat pluri-acteurs et sur l'action concrète, il réunit près de 500 adhérents français : entreprises (multinationales et petites et moyennes entreprises), collectivités (des communes aux régions), associations (d'environnement, de développement, de solidarité locale, de défense des droits humains, etc), institutions et établissements d'enseignement supérieur et médias (Comité 21, 2015).

Une série de lois reliées au développement durable voit le jour dans les années 1990 (Speirs, 2003). Avec la Loi sur le renforcement de la protection de l'environnement en 1995 (loi Barnier), la France reconnaît les grands principes issus du droit international de l'environnement, intègre les risques naturels et instaure la participation du grand public (Legifrance, 1995a). À cette même période, la Loi d'Orientation d'Aménagement et de Développement du Territoire (LOADT) annonce une prise en compte intégrée des questions d'aménagement du territoire et de protection de l'environnement (Legifrance, 1995b). En 1996, la Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie rend obligatoire l'évaluation de la qualité de l'air ambiant (Legifrance, 1996). Elle établit un droit d'information sur la qualité de l'air et ses effets sur la santé et exige des agglomérations de plus de 100 000 habitants, de se doter d'un Plan de déplacements urbains (PDU).

La France a ratifié le Protocole de Kyoto sur la réduction des gaz à effet de serre en 1997, protocole devenu effectif qu'en 2005 (Nation Unies, 1998). L'environnement devenant une priorité nationale, la France s'est engagée à stabiliser ses émissions à leur niveau de 1990, entre 2008-2010 et enclenche la création d'Agenda 21 de seconde génération (Speirs, 2003). À l'année 1999, la Loi d'Orientation d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (LOADDT) (loi Voynet) fait clairement référence aux Agendas 21 locaux et incite leur adoption (Legifrance, 1999a). Cette même année, la Loi relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale (loi Chèvrement) fournit de nouveaux instruments juridiques et techniques utiles à la mise en œuvre du développement durable, notamment en relançant la coopération intercommunale et en créant la communauté d'agglomération (Legifrance, 1999b). Suite à une réglementation européenne, la France dressera un inventaire des sites Natura 2000, ensemble de sites naturels européens, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales, et de leurs habitats (Ministère de l'écologie, 2015a). On compte aujourd'hui en France plus de 1750 site Natura 2000.

En 2000, le pays adopte un Plan national de lutte contre le changement climatique (PNLCC) et crée un observatoire national sur les effets du réchauffement climatique en France métropolitaine et outre-mer (Speirs, 2003, p. 29). Cette même année, la Loi solidarité et renouvellement urbain (SRU), dite loi Gayssot, apporte des outils de planification spatiale pour favoriser une ville concentrée et généraliser l'enquête publique dans la révision ou l'élaboration de document d'urbanisme (Legifrance, 2000). Parmi ses objectifs, on compte le renouvellement urbain, la solidarité sociale et la cohérence à l'échelle de l'agglomération (planification, logement social, transport collectif et aménagement commercial). Grâce à cette loi, on remplace les anciens Schémas directeurs par des Schémas de cohérence territoriale (SCOT) afin de

promouvoir une stratégie d'aménagement à l'échelle d'un bassin de vie, d'habitat et d'emploi, et ce en intégrant le champ des politiques publiques du transport, de l'urbanisme, de l'habitat, des commerces et des services (Speirs, 2003). Le SCOT présente ainsi le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) retenu pour le territoire (Legifrance, 2000). Le PDU, obligatoire à toute ville plus de 100 000 habitants, et le Plan local de l'Habitat (PLH) sont aussi des documents fédérateurs. La loi SRU remplace aussi les Plans d'occupation des sols par des PLU, qui présentent l'ensemble du projet d'une commune en termes d'aménagement, de paysages et d'espaces publics.

L'instauration de la loi de la démocratie et de la proximité en 2002 a pour objectif d'inciter la participation des habitants à la vie locale, notamment dans le processus d'élaboration des projets d'aménagements et d'équipements (Legifrance, 2002). Elle engendre d'ailleurs la formation de conseils de quartier dans les villes. Le Livre blanc des acteurs français de développement durable est aussi rédigé en 2002, reconnaissant les autorités locales et les villes comme des acteurs incontournables du développement durable (Comité français pour le Sommet mondial du développement durable, 2002). Cette même année, le Ministère de l'Écologie et du développement durable (MEDD) remplace le précédent Ministère de l'Aménagement du territoire et de l'environnement et le Secrétariat au développement durable est créé (Speirs, 2003).

Par ailleurs, le Comité interministériel pour le développement durable (CIDD) voit le jour en 2003, présidé par le premier ministre et réunissant l'ensemble des membres du gouvernement (Legifrance, 2003). Sa mission est de définir les orientations de la politique conduite par le Gouvernement en faveur du développement durable et de

veiller à leur mise en œuvre. Le Conseil national du développement durable (CNDD) a aussi été installé en 2003 par le Secrétariat au développement durable, afin d'intégrer les représentants des collectivités territoriales et la société civile à la démarche de développement durable (Speirs, 2003). La Charte de l'environnement entre ensuite dans la constitution française (Legifrance, 2005).

En 2009, le Grenelle Environnement, qui se présente comme un dispositif de concertation avec la société civile pour inscrire le développement de la France dans une perspective durable, abouti à la loi Grenelle 1. Cette loi fixe les engagements de la France dans l'ensemble des domaines retenus lors du Grenelle, notamment le bâtiment et l'urbanisme, le transport, l'énergie, l'eau et la biodiversité (Ministère de l'écologie, 2009). L'année suivante, la loi « Grenelle 2 », promulguée le 12 juillet 2010, réitère cet engagement national pour l'environnement (Ministère de l'écologie, 2010a).

Le Plan d'actions Ville durable, présenté par le Conseil des ministres, voit le jour en 2008. Afin de favoriser l'émergence d'une nouvelle façon de concevoir, construire et gérer la ville, quatre actions sont mises de l'avant : le concours Écoquartiers, le projet Écocités, l'appel à projets en transports collectifs et le plan nature en ville (Ministère de l'écologie, 2014).

Premièrement, le premier appel au projet des Écoquartier, lancé en 2008, avait pour finalité de diffuser de bonnes pratiques en termes d'aménagement durable dans divers thèmes tels que l'eau, les déchets, la biodiversité, la mobilité, les énergies renouvelables, la densité ou l'éco-construction (Ministère de l'écologie, 2014). Deuxièmement, la mise en place par le gouvernement de la démarche Écocités visait

à soutenir la croissance et l'attractivité des villes tout en les rendant plus respectueuses de leur milieu, moins consommatrices d'énergie ou d'espace et adaptées aux attentes de leurs habitants actuels et futurs. La démarche est mise en œuvre par des collectivités locales en partenariat avec les acteurs de la ville et peut impliquer un soutien de l'État. Troisièmement, afin de répondre aux engagements du Grenelle de l'environnement, un appel à projets en transports collectifs est lancé, se présentant comme une aide aux collectivités locales pour accélérer le développement des transports collectifs en site propre (TCSP). En quatrième lieu, une grande réflexion nationale a mené au plan « Restaurer et valoriser la nature en ville », lancé en 2010. Ce plan propose 37 actions sous trois axes : ancrer la ville dans sa géographie et son milieu naturel, préserver et développer les espaces de nature en quantité et en qualité et promouvoir une culture et une gouvernance partagée de la nature en ville (Ministère de l'écologie, 2010b). Il prône notamment l'idée de stimuler et enrichir le partage d'expériences entre les collectivités et acteurs de la ville et la communauté scientifique.

Par rapport aux engagements envers le protocole de Kyoto, la France n'avait aucun objectif de réduction sur la période 2008-2012 de ses unités de quantités attribuées d'émissions de GES (0 %). Pour autant, en 2012, ses GES avaient diminué de 10,5 %, ce qui dépasse les attentes mondiales envers le pays. Cette même année, la France produisait 5,1 tonne de CO₂ par habitant (monde : 4,5 t CO₂/habitant), ce qui représentait une diminution de 15,9 % depuis 1990 (Agence internationale de l'énergie, 2015; Ministère de l'écologie, 2015c). Les démarches entreprises en France ont certes eu des incidences au niveau régional, notamment en Aquitaine.

4.1.3.3 Aquitaine

En France, les régions représentent l'échelon territorial comparable aux provinces et territoires pour le Canada. Ainsi, la région française Aquitaine¹³ équivaut à la province de Québec au Canada. En 2013, elle comptait 3 303 392 habitants (INSEE, 2014). Avec une superficie de 41 308 km², l'Aquitaine est au troisième rang des régions métropolitaines en France. Elle se compose de cinq départements : la Gironde, avec Bordeaux comme capitale, la Dordogne, les Landes, le Lot-et-Garonne et les Pyrénées-Atlantiques. La Gironde est de loin le plus peuplé de ces départements, avec 1 491 200 habitants représentant plus de 45 % de la population aquitaine (Dordogne : 418 800; Landes : 397 600; Lot-et-Garonne : 333 600 ; Pyrénées-Atlantiques : 662 200) (INSEE, 2014).

Depuis la fin du XX^e siècle, les collectivités territoriales françaises ont eu maintes occasions de franchir le pas vers le développement durable. Les décisions de l'OCDE en matière de développement durable constituent notamment un ensemble de règles à mettre en place pour la France et ses publications sont une source importante d'information pour les décideurs publics (Speirs, 2003). Depuis 1994, la Charte d'Aalborg stimule aussi la mise en place d'Agendas 21 locaux, requérant l'appropriation et l'engagement volontaire des collectivités locales (Charte d'Aalborg, 1994).

En 2000, lors de l'Appel de Hanovre, les élus locaux présents affirment l'importance de leur rôle et demandent le soutien des instances européennes à l'environnement

¹³ Les régions françaises seront affectées par la réforme territoriale engagée en 2015. Ainsi, de 22 régions, la France ne comptera plus que 14 grandes régions. L'Aquitaine intégrera une grande région, avec le Limousin et Poitou-Charente. Bordeaux restera la capitale régionale.

dans leurs actions (Hanovre, 2000). À la suite du Plan d'action de Johannesburg en 2002, une résolution est adressée à l'État français par huit représentants de collectivités territoriales, lui demandant de s'engager davantage dans la mise en œuvre d'Agendas 21 locaux et de reconnaître le rôle des élus en matière de développement durable (Speirs, 2003). On observe donc une bonne mobilisation, mais une faible prise en compte des acteurs locaux malgré une amorce d'élaboration de projets inter-acteurs.

Par l'engagement de la France à mettre en œuvre l'Agenda 21 de Rio en 1992, un rôle essentiel revient aux territoires et aux collectivités locales en matière de développement durable. Dès lors, chaque niveau de collectivité a la responsabilité d'élaborer et mettre en œuvre sur son territoire, un programme d'Agenda 21. Un cadre de référence national des projets territoriaux de développement durable, élaboré en concertation avec d'autres ministères, associations d'élus et collectivités locales, a été adopté en réunion interministérielle en juillet 2006 (Ministère de l'écologie, 2013). Selon ce référentiel, le développement durable poursuit cinq finalités essentielles : 1) la lutte contre le changement climatique et protection de l'atmosphère; 2) la préservation de la biodiversité, protection des milieux et des ressources; 3) l'épanouissement de tous les êtres humains; 4) la cohésion sociale et solidarité entre territoires et entre générations; 5) les dynamiques de développement suivant des modes de production et de consommation responsables.

L'Agenda 21 local est aujourd'hui reconnu comme l'outil fondamental de mise en œuvre, à l'échelle des villes et des territoires locaux, des objectifs de développement durable définis à Rio en 1992 (Ministère de l'écologie, 2015d). Cette démarche volontaire, partenariale et ouverte aux habitants, se traduit concrètement par une

réorientation des choix de développement, des politiques et des actions portées par une collectivité ou un territoire. Elle est inscrite dans la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement et dans la loi portant sur l'engagement national pour l'environnement. Aujourd'hui, près de 700 collectivités locales ont fait de l'Agenda 21 le cadre de leur action.

Selon le cadre de référence, l'évaluation doit permettre de « vérifier l'adéquation et la pertinence de l'action menée au regard des enjeux locaux, des principes du développement durable, des attentes de la population », ainsi que leur efficacité vis-à-vis des moyens consacrés (Ministère de l'écologie, 2015d). Le but est d'aider les collectivités et territoires (ex : communes rurales, villes) à entrer en évaluation dès le démarrage de leur Agenda 21. Cet outil fournit un cadre commun pour construire, dès le début de la démarche, leur propre dispositif d'évaluation, adapté aux spécificités de leur organisation territoriale et leurs enjeux locaux (Ministère de l'écologie, 2015d).

L'idée n'est pas de comparer les territoires ou les collectivités entre elles, mais plutôt de mesurer dans le temps les améliorations apportées par l'Agenda 21 au regard des finalités et des éléments de démarche du cadre de référence. Le référentiel a été construit avec les collectivités, pour prendre en compte les réalités quotidiennes des territoires et s'appuyer sur les expériences et les besoins existants (Ministère de l'écologie, 2015d). En 2009-2010, une vingtaine de collectivités et territoires de projet ont testé ce référentiel, dont la Gironde et Bordeaux (Ministère de l'écologie, 2015b).

Dans le but de stimuler l'action territoriale en matière de développement durable, l'Europe s'est engagée en Aquitaine à travers un programme régional (FEDER

Aquitaine, 2015). De façon comparable, certaines actions de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) sont orientées vers l'action territoriale (ADEME, 2015). Elles visent à soutenir une animation des terrains ciblés et développer une ingénierie de proximité pour entrer dans la transition énergétique et écologique. Ces actions s'orientent vers le grand public, les collectivités locales et le monde économique

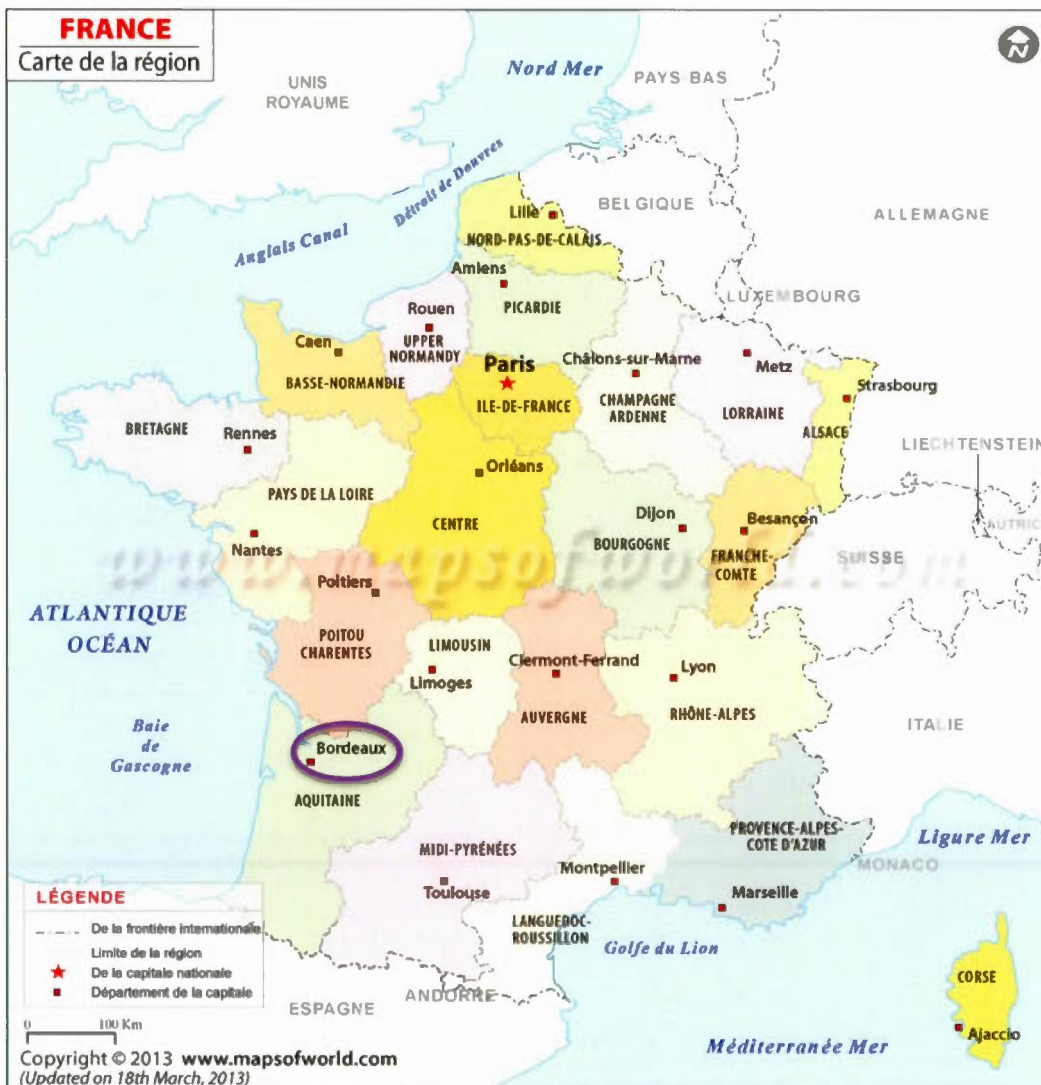
La région Aquitaine s'est dotée depuis 2007, d'un comité régional des Agendas 21, dont le rôle est d'informer, d'encourager et d'accompagner les collectivités locales dans l'élaboration et l'implantation de leur propre agenda (DREAL Aquitaine, 2015). Le rapport d'activité de 2013 de la Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) démontre l'implication de l'Aquitaine en matière de développement durable (DREAL Aquitaine, 2013). La région poursuit notamment des actions en faveur de la lutte contre les changements climatiques et de la transition énergétique. Elle a aussi effectué le lancement du géoportail aquitain de l'urbanisme, mise en place l'observatoire Aquitain de la Faune sauvage et créé un service de prévision des crues. Elle veille aussi au respect de la réglementation des transports routiers, à la lutte contre la concurrence déloyale. À l'intérieur de l'organisation, la démarche écoresponsable a aussi été confortée (DREAL Aquitaine, 2013).

Ces diverses actions ont généré un cadre propice à l'essor du développement durable dans de nombreuses villes européennes, notamment en France (Speirs, 2003). Cela dit, nous verrons que la ville de Bordeaux s'est mise en marche vers le développement durable dans les deux dernières décennies.

4.1.3.4 Ville de Bordeaux

Riche d'une histoire de plus de 2 000 ans, Bordeaux est reconnue pour ses vins prestigieux et se distingue par son patrimoine architectural, reconnu par l'UNESCO en 2007 à titre d'ensemble urbain exceptionnel (UNESCO, 2007b). La zone représente près de la moitié de la superficie de la ville, comptant plus de 350 édifices classés (Sallenave et Sorosh-Wali, 2008). Capitale du Sud-Ouest de la France et de la région Aquitaine, la ville de Bordeaux est située à 590 kilomètres de Paris et 220 kilomètres de la frontière espagnol (figure 4.10). Deux principaux maires ont été élus à Bordeaux depuis 1947, chacun ayant aussi été premier ministre français : Chaban-Delmas (1947-1995) et Juppé depuis 1995 (Laborde, 1998). L'élargissement de la ville, la migration des citoyens du centre vers la périphérie et les problèmes de congestion automobile depuis les années 1970 ont accentué la pression sur la ville (Dabitch, 2004). Entre 1978 et 1990, les déplacements à voitures ont augmenté de 54 % (INSEE, 2000). L'élection de Juppé, en 1995, se présentait donc comme une réponse politique à la situation de dégradation dans laquelle était plongée la capitale régionale : saturation du transport collectif et des voies routières, paupérisation du centre, présence de friches industrielles et enclavement des quartiers d'habitat social (Cadiou, 2008; Guet, 2008). Depuis, plusieurs initiatives ont contribué à modifier le visage de Bordeaux, que l'on qualifiait alors de belle endormie.

Figure 4.10 Carte de la France, régions et Ville de Bordeaux



La ville de Bordeaux s'est mise en marche vers le développement durable à travers maints projets menés dans les vingt dernières années. Le premier projet urbain d'Alain Juppé en 1996 comportait trois grands plans d'envergure pour la ville dans l'horizon 1995-2015 : l'aménagement des quais en bord de Garonne, l'instauration du tramway circulant sur trois lignes et le renouvellement du centre historique

(Trombinoscope, 2013). Puisque la Communauté urbaine de Bordeaux (CUB)¹⁴, aujourd'hui dénommée Bordeaux Métropole, détenait plusieurs compétences déterminantes à la réalisation des projets, elle a fortement été impliquée dans le renouvellement de la ville et la dynamique de développement durable sur le territoire.

Dans le cadre de sa démarche, la Ville de Bordeaux produit divers documents de référence. Dès 1996, la Charte des paysages définit les bases pour la conception de l'aménagement à Bordeaux. Elle spécifie les objectifs de la mise en valeur des rives de la Garonne et s'intéresse à la création des grands paysages, parcs et jardins, espaces publics, plantations d'alignement et stationnements (Mairie de Bordeaux, 1996). Elle s'impose donc aux architectes, promoteurs et différents services publics impliqués dans les projets bordelais (Mairie de Bordeaux, 1996). Dans le cadre du projet *Bordeaux 2030*, la Mairie réfère encore aujourd'hui à cette charte.

L'Agenda 21 de Bordeaux, élaboré en 2008, est le fruit de démarches internes à la ville et de concertation avec les Bordelais (Mairie de Bordeaux, 2008). Il représente un cadre de référence pour examiner les politiques urbaines, les projets et les pratiques de développement durable. Basé sur un diagnostic, un programme d'action et des indicateurs de suivi, le but est d'avoir un guide concret pour mener à bien le projet de ville durable. Le premier Plan climat et énergie est d'ailleurs intégré à cet agenda. Comprenant sept thèmes et 21 objectifs, l'Agenda s'articule autour de la lutte au changement climatique, la protection de la biodiversité et de la ressource en eau, le respect de la santé, l'économie et la consommation solidaire, les conditions de vie des

¹⁴ Depuis le 1^{er} janvier 2015, la CUB est devenue Bordeaux-Métropole, regroupant 28 communes. Puisque notre thèse réfère à des documents et actions passés, nous conserverons l'acronyme CUB dans le présent texte.

publics fragiles, la sensibilisation et la gouvernance ainsi que la coopération et la solidarité internationale (Mairie de Bordeaux, 2008). Il sera d'ailleurs mis à jour en 2015. La deuxième version du Plan climat énergie territorial, rédigé avec l'horizon 2012-2016, s'est dissociée de l'Agenda 21. Proposant des gestes pour modifier les habitudes de vie des bordelais afin concrétiser l'espoir d'une ville durable, les axes s'orientent vers la transition énergétique, la construction et l'aménagement d'une ville plus sobre, en associant tous les acteurs proposés (Mairie de Bordeaux, 2012).

Au niveau de la communauté urbaine, une charte pour l'Environnement et le développement durable est adoptée au Conseil communautaire en 2004, lui fournissant une nouvelle approche politique (CUB, 2005). Cette démarche intègre les trois dimensions que sont la protection de l'environnement, le bénéfice social et la viabilité économique. En 2011, l'institution adopte un plan climat dont la qualité lui permet d'être labélisée « Cit'ergie » en 2014 (CUB, 2012c, 2014). Ce plan a pour objectif de réduire les émissions de GES de 25 % à 30 % d'ici 2020. Enfin, depuis 2012, la CUB compte aussi un Agenda 21 pour l'agglomération (CUB, 2012b).

Une Charte de la construction durable a aussi été élaborée par la Mairie de Bordeaux, afin d'inciter le secteur de la construction à favoriser l'écoconstruction (Mairie de Bordeaux, 2010b). En effet, la croissance démographique de la ville et le dynamisme du projet urbain incite à bâtir maints immeubles à travers la ville. Les signataires de charte partagent ainsi une responsabilité commune dans l'édification de la ville et s'engagent à intégrer les objectifs précis. La Mairie entend ainsi promouvoir des programmes ambitieux tenant compte du respect de l'environnement et du contexte tout en assurant la qualité de leur usage (Mairie de Bordeaux, 2010b). Les constructions doivent aussi intégrer dans leurs objectifs la prise en compte des

caractéristiques du site, du cadre de vie des riverains, de la densité adéquate, de la mixité fonctionnelle et sociale, de l'utilisation et la gestion des ressources et de l'évolution potentielle du projet.

Dans cette même optique, une Charte d'urbanisme commercial était signée à la CUB en 2011 afin que la structure économique de Bordeaux se développe de façon qualitative et équilibrée, favorisant la proximité (CUB, 2012c). Un schéma métropolitain de développement économique a aussi été adopté pour l'agglomération, avec l'objectif de développer l'emploi par la croissance (CUB, 2011b). Par ses actions auprès des entreprises, associations et acteurs économiques pour favoriser la création d'emplois et la dynamique du territoire, la CUB a pour objectif de créer 75 000 emplois d'ici 2030 en contribuant à la mise en œuvre de projets structurants et en soutenant les filières d'excellence sur le territoire (ex : lasers) (CUB, 2014).

La ville de Bordeaux s'est aussi dotée d'outils à caractère social pour améliorer la vie des habitants sur son territoire. Après un premier projet social en 1999 et un second en 2005, les objectifs du projet social numéro 3 (2009-2013) se sont déclinés autour du développement du mieux vivre ensemble et de la promotion d'une place pour chaque citoyen (Mairie de Bordeaux, 2009). Sans avoir les compétences légales en matière sociale, compétences réparties entre l'État et le Conseil Général, la ville veille à l'accès aux droits essentiels et à la qualité de vie de chacun. Elle offre ainsi des infrastructures, des équipements publics et une atmosphère favorisant le vivre ensemble, les lieux de rencontre ainsi que les animations et événements variés (Mairie de Bordeaux, 2009). En 2014, la Mairie invitait les bordelais à participer à l'élaboration d'un Pacte de cohésion sociale et territoriale. Ce pacte s'oriente vers cinq axes pour le citoyen bordelais : 1) insertion économique et citoyenneté active; 2)

habiter la ville et partager la vie; 3) éducation, culture et savoirs; 4) bien-être, santé et environnement préservé; 5) tranquillité publique, prévention et lutte contre les discriminations (Mairie de Bordeaux, 2014b).

Le logement social est d'ailleurs devenu une priorité à la CUB, qui a acquis cette compétence en 1998. La rédaction d'un premier PLH a permis de détailler les objectifs et orientations pour répondre aux besoins de logements sur son territoire. Les programmes d'actions s'articulent autour du développement d'une nouvelle offre annuelle, de la revalorisation de l'habitat existant, comme dans les anciens quartiers, et la mise en place d'actions thématiques spécifiques, notamment concernant les gens du voyage ou les populations fragiles (CUB, 2004). Les objectifs étant loin d'être atteints en 2005, le Conseil de communauté a adopté un Plan d'urgence pour le logement social, prévoyant 25 % de logement social dans toutes les opérations sur son territoire (CUB, 2006). Si l'on arrivait à créer 2 136 nouveaux logements sociaux en 2006, ce nombre a augmenté progressivement à chaque année pour arriver à 3 646 logements agréés en 2013 (CUB, 2007, 2014). Le projet 50 000 logements autour des transports collectifs, initié en 2010 a pour objectif de proposer des logements qualitatifs à un prix d'achat raisonnable. Déjà, les premières offres portent sur la réalisation de 17 îlots répartis sur 12 communes, correspondant à environ 2 000 logements qui seront construits d'ici 2017 (CUB, 2014).

Il y a quelques années, un nouveau projet urbain de Bordeaux a été dessiné sur l'horizon 2030 et trois documents ont été publiés pour véhiculer les objectifs de la ville. L'objectif d'accroissement de la population de 300 000 habitants pour faire de Bordeaux une métropole millionnaire est clairement posé. En 2010, le volume *2030 Vers le grand Bordeaux, une métropole durable* pose les nouvelles bases de ce projet

urbain, ancré dans le développement durable (Mairie de Bordeaux, 2010a). Les thèmes des infrastructures, des ressources, du transport, de l'aménagement, de l'habitat, de l'emploi, du foncier, de la nature et du patrimoine y sont abordés. Comme le centre a été revitalisé en profondeur, la ville propose maintenant d'orienter son développement sur un arc basé sur trois quartiers en redéploiement : Bordeaux Nord, Bordeaux Bastide et Bordeaux Euratlantique (sud). Le second document, intitulé *Habiter Bordeaux, ville action*, est centré sur l'habitat et donne la place au dialogue entre les habitants, urbanistes, bailleurs sociaux, promoteurs immobiliers, associations et institutions (Mairie de Bordeaux, 2011). Le troisième volume, *2030 Vers le grand Bordeaux, du croissant de lune à la pleine lune* revient sur les réalisations accomplies à Bordeaux et projette la continuité de ces actions vers l'avenir (Mairie de Bordeaux, 2013a). Les chapitres traitent du grand paysage bordelais, des mobilités, de l'écologie urbaine, de l'habitat, de la ville active, du vivre ensemble et de la construction commune du projet urbain.

Dans la logique de cette approche et affichant le but de faire de l'agglomération bordelaise une métropole au rayonnement européen, la CUB s'est dotée d'un document stratégique élaboré en concertation avec les habitants (CUB, 2012a). Intitulé *5 sens pour un Bordeaux métropolitain*, ce volume propose cinq valeurs à la population : une métropole solidaire, stimulante, sobre, sensible et singulière. Il présente aussi « 12 grands travaux métropolitains » comme leviers d'action pour incarner ces valeurs dont les projets 50 000 logements autour des transports collectifs, la métropole du quart d'heure, 55 000 hectares pour la nature ou 75 000 nouveaux emplois.

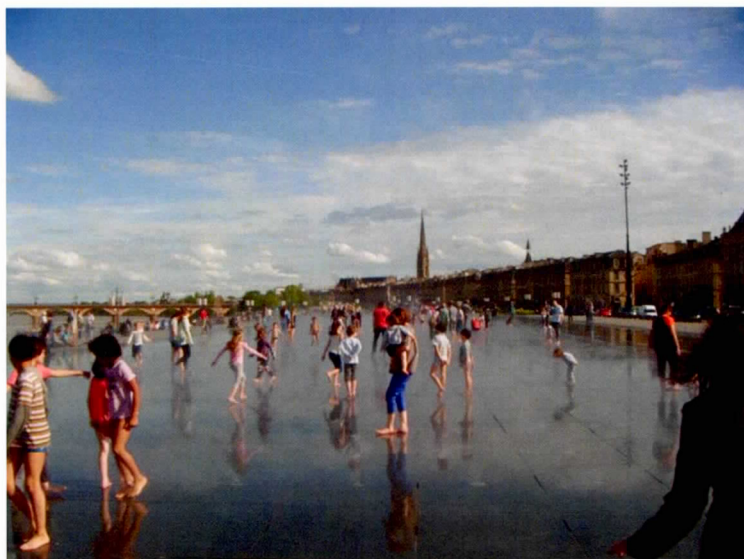
Il importe de noter qu'en filigramme des projets urbains, un PLU existe depuis une dizaine d'années. Rédigé par la communauté urbaine et approuvé en 2006, maintes procédures administratives ont fait évoluer ce document vers une version 3.1 (CUB, 2015d). Le PLU détermine les zones constructibles, les conditions d'implantation ainsi que les zones de protection et de mise en valeur des espaces naturels ou agricoles (CUB, 2015c). Exprimant un projet d'aménagement et de développement pour les communes et l'agglomération, il traduit le développement souhaité du territoire à travers notamment le nombre d'habitants à accueillir, les sites les plus propices aux activités économiques et les actions à mener pour protéger l'eau et les espaces verts. Le PADD est désormais intégré dans le PLU, qui tient compte des politiques nationales et communautaires. Ce PADD inclut d'ailleurs le PDU, le PLH et la Charte du développement économique (CUB, 2015c). Ces programmes ont donc des répercussions sur la dimension sociale du développement durable.

Social

Si l'on regarde plus spécifiquement la dimension sociale, l'un des objectifs initiaux du projet urbain de Bordeaux en 1996, était de réduire la fracture entre les quartiers, en créant du lien à l'intérieur de la ville et avec les autres communes environnantes (Mairie de Bordeaux, 2010a). Dans cette perspective, le tramway, mis en circulation en 2003, a réduit les distances et rapproché les gens de leurs activités. Aussi intégrés dans ce projet urbain, plusieurs espaces, grandes places centrales et lieux de vie dans les quartiers ont été réaménagés (Trombinoscope, 2013). Par exemple le parc des Sport à Saint-Michel est ouvert aux jeunes et aux familles, leur permettant de faire des activités sportives en plein air dans des installations de qualité et bien situées (CUB, 2009b).

Le réaménagement des quais de Bordeaux a également été vecteur de changements sociaux dans la ville de Bordeaux. Conçu dans une logique de réappropriation du fleuve par les habitants, les espaces de sociabilité se sont démultipliés, générant une mixité sociale et générationnelle des utilisateurs, une diversité de consommation des espaces et un nouveau vivre-ensemble entre résidents et touristes. En 2005, la place de la bourse et le Cours du Chapeau Rouge sont complètement réaménagés (CUB, 2006). En 2006, c'est au tour du miroir d'eau (figure 4.11), devant la place de la bourse, à être inauguré (CUB, 2007). Après le Jardin des lumières, de nouveaux espaces s'ouvrent au public le long de la Garonne, comme le quai des Chartrons et le quai de Bacalan (CUB, 2008).

Figure 4.11 Miroir d'eau, espace de sociabilité



Source : Auteur.

La ville de Bordeaux s'est aussi activée dans la lutte contre les situations d'exclusion, notamment en soutenant des actions des associations travaillant avec les jeunes en errance, comme le programme Travail alternatif payé à la journée (TAPAJ) depuis

2012, ou les divers centres d'hébergements (Mairie de Bordeaux, 2014a). Par ailleurs, la ville œuvre aussi à l'accessibilité physique et intellectuelle de ses établissements. Bordeaux porte les labels « Tourisme et handicap » et « Destination pour tous » et offre un service de « géolocalisation du tourisme accessible » ainsi qu'une application pour repérer les stationnements disponibles pour les personnes à mobilité réduite dans la ville (Mairie de Bordeaux, 2014a). Un conseil « Ville et handicaps » existe d'ailleurs à la ville depuis 2000.

Pour répondre à l'objectif de développer l'offre de logement éco-réhabilités dans les quartiers centraux de la ville, le projet Bordeaux [RE]centre a été instauré pour « offrir dans le centre de nouvelles manières d'habiter et de recréer des espaces à vivre » (Mairie de Bordeaux, 2014a). La Ville de Bordeaux a mis aussi en place un dispositif de signalement afin d'éradiquer l'habitat insalubre et indigne.

Bordeaux a aussi souhaité affirmer une transparence par différents mécanismes de suivi du Comité de pilotage Agenda 21 et de participation locale (Mairie de Bordeaux, 2014a). Dans le but de favoriser la gouvernance dans les modes de fonctionnement, il existe aussi des contrats de co-développement entre la CUB, les communes et les habitants. Des appels à la participation dans la construction de la métropole sont également effectués via la concertation, le débat public et l'Internet. L'accès libre au système « Open data » depuis 2011 fait aussi partie de cette logique de transparence (CUB, 2014, p. 53). Enfin, les divers projets sociaux ont certes des incidences culturelles dans la ville.

Culture

La culture a aussi fait partie de la mutation urbaine de Bordeaux. L'exemple le plus éloquent est la contribution des actions de renouvellement urbain à la reconnaissance patrimoniale de la ville. Or, depuis 2007, le Port de la Lune de Bordeaux est en effet reconnu comme ensemble urbain exceptionnel, dont plus de 1 800 hectares sont classés au patrimoine mondial de l'humanité (UNESCO, 2007a). Ce périmètre recouvre la Garonne et les vestiges du port, plus de 350 monuments historiques (figure 4.12) et 150 hectares de secteur sauvegardé (Mairie de Bordeaux, 2013c; Sallenave et Sorosh-Wali, 2008). Avec cette labélisation au patrimoine mondial, Bordeaux est devenu un haut-lieu touristique, élargissant son potentiel de visiteurs (Bourdeau *et al.*, 2012). Ceci est d'autant plus vrai que la ville est accessible par tous les modes de transport, et notamment par l'aéroport international.

Figure 4.12 Porte Cailhau, monument historique



Source : Auteur.

La présence de l'art dans la ville apparaît aussi comme prioritaire à Bordeaux. À titre d'exemple, la mise en service du tramway s'est accompagnée d'un important programme de commande d'œuvres d'art contemporaines, pérennes ou éphémères, le long du réseau (CUB, 2014). Elle s'est par la suite étendue aux chantiers structurants de l'agglomération, telle la commande artistique « Garonne » en 2012 (CUB, 2015a). La présence de la culture est aussi soulignée par les divers musées (ex : CAPC), les lieux d'expositions, intérieurs (ex : base sous-marine) comme extérieurs (ex : jardin public), et le réseau des bibliothèques. Évoquant le patrimoine immatériel de la ville, le vin s'incorpore aussi dans la culture bordelaise. La construction de la future Cité des civilisations du vin à Bordeaux (CCVB) a notamment pour objectif de mettre en valeur ce patrimoine tout en enseignant aux futurs visiteurs le rôle du vin à travers les civilisations du monde (Cité des civilisations du vin, 2014).

De nombreux événements sont aussi tenus chaque année à Bordeaux, ce qui contribue à l'animation de la ville (OTB, 2015a). Par exemple, la Fête du vin, comme la fête du fleuve, sont des événements à vocation locale, nationale, voire internationale. Le programme *Été métropolitain* a notamment été lancé en 2012 dans le but de valoriser les événements sur le territoire bordelais. Dans cette perspective, mentionnons également les investissements de la ville dans les salles de spectacles, comme l'Auditorium de Bordeaux, et les multiples concerts offerts dans la ville, par exemple au Grand Théâtre (Mairie de Bordeaux, 2015a). Si le nouveau Stade de Bordeaux revêt un caractère économique dans le rôle de rayonnement et d'attractivité qu'on lui attribue, il jouera certes un rôle dans le volet culturel puisqu'il accueillera divers événements de type sportifs et musicaux (Nouveau stade Bordeaux, 2015). Il s'incorpore aussi dans la dimension environnementale du développement durable étant donné ses normes de construction, ses 700 mètres carrés de panneaux solaires et l'intégration à son environnement immédiat.

Environnement

Depuis plus de vingt ans, les projets menés à bien par la Mairie de Bordeaux intègrent souvent un volet environnemental. La CUB a aussi des compétences en matière de déplacements, de gestion des matières résiduelles, d'énergie, de nature et de ressource en eau. Le tramway faisait partie du projet urbain de Bordeaux en 1996 (figure 4.13). Le nouveau maire de la ville, Alain Juppé, était alors également président de la CUB¹⁵. Le choix du tramway s'étant confirmé en 1998, sa construction prévoyait une réorganisation de l'ensemble des déplacements sur la métropole (Dabitch, 2004). Chantier d'envergure, les travaux ont débuté en 2001. Les premiers essais sont effectués en 2002 et la première ligne de tramway est entrée en fonction en 2003. La deuxième phase a porté le réseau à trois lignes et 44 kilomètres de circuit en 2009 (Dabitch, 2004). L'objectif de la troisième phase sera d'accroître à 77 kilomètres la trajectoire du tramway d'ici 2018 (CUB, 2014).

Parmi les autres modes de transport doux, le vélo a aussi fait sa place dans le paysage bordelais. Un guide pratique de la vie à vélo, assorti d'une carte cyclable, est d'ailleurs édité en 2008 (CUB, 2009b). L'instauration du Vcub¹⁶ (V³) en 2010 a aussi contribué à cet engouement, combiné à la création d'aménagements cyclables dans l'agglomération (650 km) et à la généralisation des doubles sens cyclables en zone 30 (CUB, 2011a). D'ailleurs, en 2010, l'agglomération était primée d'un trophée vélo et recevait le prix de la mobilité durable au palmarès des mobilités. Un Grenelle des

¹⁵ La CUB (Bordeaux Métropole) se compose de 28 communes. Au prorata du nombre d'habitants, chaque commune dispose d'un nombre de voix pour élire le président de l'agglomération. Il ne suffit pas d'être maire de Bordeaux pour être président de l'agglomération. Ainsi, de 2009 à mars 2014, même si Alain Juppé était maire de Bordeaux, le président de l'agglomération était Vincent Feltesse, élu par une majorité socialiste. Depuis mars 2014, Alain Juppé est de nouveau président à la tête de l'agglomération.

¹⁶ Vcub : vélo en partage instauré dans la Métropole de Bordeaux depuis 2010, aussi écrit V³.

mobilités est d'ailleurs tenu à Bordeaux en 2012, pour réfléchir à de nouvelles solutions pour faire face à la congestion automobile qui persiste (A'urba, 2013).

Figure 4.13 Tramway de Bordeaux



Source : Auteur.

Les déplacements doux, comme le tramway, l'autobus, la navette fluviale, le vélo et la marche, se taillent une place de choix chez les Bordelais. L'enquête ménage et déplacements réalisée en 2009 démontre que, malgré une diminution de sa part modale, la voiture est toujours le premier mode de transport utilisé pour les déplacements sur la communauté urbaine (59 %; -5 vs 1998), suivi de la marche (24 %; +2 vs 1998), du transport en commun (10 % ; +1 vs 1998) du vélo (4 %; +1 vs 1998) (CUB, 2009a). Si cette évolution semble mince à première vue, il importe de tenir compte du fait que le volume total des déplacements sur le territoire s'est accru de 25 % durant cette même période. En 2013, le réseau Tram et Bus de la CUB (TBC) est utilisé par plus de 1,2 million de voyageurs alors qu'il ne comportait que 59 000 utilisateurs en 2005 (CUB, 2006, 2014). De plus, 2,3 millions de personnes

empruntent les V³ à chaque année. Les parcs relais, l'auto-partage et le covoiturage participent aussi à cette forme d'intermodalité. À noter toutefois qu'au centre de Bordeaux, la part de la voiture (14 %) a diminué en faveur de la marche à pied (54 %), des transports collectifs urbains (22 %) et du vélo (8 %) (CUB, 2009a).

La première étape de la gestion des matières résiduelles s'insère au plan global du traitement des déchets, « Trier, Recycler, Incinérer, Valoriser, Communiquer » (TRIVAC), qui est voté en 1993 (CUB, 2003a). Le dispositif de collecte sélective individuelle, lancé en 1996 est complètement généralisé en 2010 (CUB, 2011a). Parmi les objectifs du plan climat, la Mairie de Bordeaux vise à réduire les déchets à la source, renforcer le tri sélectif et valoriser les déchets (Mairie de Bordeaux, 2014a). En avance sur les objectifs du Grenelle, la CUB améliore ses performances en matière de recyclage et en termes de réduction d'ordures ménagères et assimilées. La production d'ordures ménagères annuelle par habitant est passée de 352 kilogramme en 2004 à 329 kilogrammes en 2013 (CUB, 2005, 2014). Le taux de recyclage de matière organique était alors de 35 %.

Malgré une progression du nombre d'usagers sur le territoire, la consommation en eau a diminué au fil des années sur le territoire bordelais. Entre 2002 et 2014, la Ville de Bordeaux a réduit de 70 % sa consommation et ses prélèvements de nappes profondes de 63 % (Mairie de Bordeaux, 2014a). En 2004, l'eau consommée par les usagers de la communauté urbaine s'élevait à 45 millions de mètres cubes, alors que cette quantité a baissé à 38,9 millions 2013 (CUB, 2006, 2014). La consommation par jour par habitant était ainsi de 152,4 litres en 2013, ce qui dépasse l'objectif fixé par la politique sur l'eau de 2010. Au fil des années, maintes actions ont été effectuées dans la station d'épuration des eaux et des boues Louis-Fargues, notamment

restructurée et agrandie en 2010 (CUB, 2011a). Pour lutter contre la précarité énergétique, la Ville de Bordeaux a notamment équipé certaines familles d'un kit d'économie d'eau et prévoit élargir cette action à plusieurs ménages (Mairie de Bordeaux, 2014a).

Plusieurs actions reliées à la nature ont aussi été entreprises par la ville et l'agglomération. La Ville de Bordeaux a notamment réalisé un projet pour renforcer les corridors écologiques et informer les gens au sujet de la préservation de la biodiversité (Mairie de Bordeaux, 2014a). Pour préserver les espèces locales, elle a également installé des ruches sur le toit de la Maison écocitoyenne. Pour accroître l'offre de parcs et jardins, un label « Espace vert écologique » a aussi été instauré afin de renforcer la gestion écologique et raisonnée de ces espaces (Mairie de Bordeaux, 2014a). L'aménagement du parc des angéliques sur la rive droite de Bordeaux, actuellement en cours de réalisation, s'insère notamment dans cette logique. Enfin, le projet *55 000 hectares pour la nature* veut multiplier les projets naturels pour conforter l'action sociale, économique et environnementale (CUB, 2014). À l'échelle de l'agglomération, on compte désormais 90 kilomètres de boucles vertes balisés et 3 308 hectares de sites Natura 2000.

Au niveau de la qualité de l'air à Bordeaux en 2013, 22 jours d'information et de recommandations concernant les PM10 ont été signalées par les services sur l'État de l'agglomération (Mairie de Bordeaux, 2014a). Selon la Mairie (2014a), « la valeur moyenne annuelle de la concentration en dioxyde d'azote (NO₂) enregistrée sur la station Gambetta pour l'année 2013 dépassait légèrement le seuil fixé par l'Union européenne (41 µg/m³ en 2013 pour un objectif de 40 µg/m³) ».

Parmi les projets en termes de bâtiments, la première construction de l'écoquartier la Berge du Lac a débuté en 2009 et a été inauguré en 2013 (CUB, 2009b, 2014). Les quartiers Ginko, Bassins à Flots, ZAC Bastide Niel et Bordeaux Euratalantique, sont d'ailleurs des opérations d'aménagement qui détiennent une stratégie de mix énergétique. Se voulant exemplaire en matière de réseaux de chaleur, la communauté urbaine a entamé le premier chantier européen de récupération de l'énergie thermique des eaux usées qui sera utilisé pour chauffer et climatiser l'hôtel de région. Elle a aussi lancé un appel d'offre pour la pose de panneaux photovoltaïques sur les bâtiments communautaires (CUB, 2011a). Le quartier Haut de Garonne représente d'ailleurs un quartier pilote en la matière. Au niveau des énergies renouvelables, la Ville affirme que la part de son utilisation s'élève à 9 % sur le territoire, alors qu'elle est de 23 % dans les bâtiments municipaux (Mairie de Bordeaux, 2014a). Les énergies exercent aussi d'ailleurs un rôle sur le volet économique de la ville.

Économie

En termes économiques, la Mairie de Bordeaux met en œuvre différentes stratégies pour inciter les entreprises à l'éco-responsabilité, favoriser l'insertion sociale et promouvoir les métiers du développement durable. Par exemple, elle a élaboré un guide des éco-manifestations en 2009 (Mairie de Bordeaux, 2014a). Dans son approvisionnement, la Mairie favorise elle-même les achats écoresponsables, ces derniers atteignant presque 16 % en 2013. Une démarche d'achats responsables a aussi été engagée à la CUB, qui a contracté en 2013, 70 % de ses acquisitions sur des marchés incluant des clauses sociales, pour 130 000 heures d'insertion notifiées aux entreprises (CUB, 2014).

La Ville de Bordeaux reconnaît quatre pôles de compétitivité sur le territoire, moteurs de l'économie bordelaise : le laser, l'aéronautique, l'écotechnologie et le pin maritime (A'urba, 2011; Mairie de Bordeaux, 2015b). Elle identifie également un large éventail de filières prometteuses, comme le nautisme et les métiers du fleuve (figure 4.14), le tourisme, le commerce et l'artisanat, le tertiaire de services, le bâtiment et les travaux publics, le numérique et l'économie sociale et solidaire. En 2009, la CUB comptait 45 642 établissements marchands en 2009 sur son territoire, dont 8 863 étaient nouvellement créés (19,4 % vs 17,9 % en France) (A'urba, 2011). En dépit d'un dynamisme économique notable, le taux de chômage à Bordeaux se situait à 15,2 % en 2012, ce qui était supérieur à la moyenne nationale (13,2 %) (INSEE, 2012).

Figure 4.14 Fleuve comme filière prometteuse



Source : Auteur.

La communauté urbaine participe aussi à faire de l'agglomération bordelaise un lieu apprécié des entreprises et à consolider son rayonnement économique sur l'axe atlantique. En 2002, la promotion du tourisme s'insérait d'ailleurs dans ses objectifs,

même si ce budget était très mince (CUB, 2003b). L'inauguration du marché aux fleurs et du marché d'intérêt national de Bordeaux Brienne en 2002 a également renforcé le rôle joué par le pôle agro-alimentaire pour l'économie locale (CUB, 2003b).

Au sujet du numérique, le projet *Métropole 3.0, intelligente et respectueuse*, vise à assurer à tous, entreprises et particuliers, une couverture Internet très haut-débit (CUB, 2012a). Avec la *Cité numérique* et la *French Tech*, la CUB souhaite développer l'offre de service, favoriser la participation et alimenter le dynamisme de l'économie locale. La mairie de Bordeaux offre d'ailleurs l'accès sans fil à l'Internet sur les quais rive-gauche (Mairie de Bordeaux, 2014a).

Par ailleurs, Bordeaux Euratlantique est un projet d'envergure pour le sud de la ville. En 2008, l'État classe ce projet urbain au rang d'opération d'intérêt national, ce qui marque le lancement d'un grand chantier (CUB, 2009b). S'appuyant sur l'arrivée de la ligne de train à grande vitesse en 2017, Bordeaux Euratlantique représente la reconquête d'une vaste friche portuaire, industrielle et ferroviaire, située près de la Gare Saint-Jean. Le projet intégrera un pôle économique et hôtelier, un cluster de l'économie créative, un pôle artisanal, un quartier mixte pour 25 000 habitants ainsi que le marché d'intérêt national actuel (CUB, 2014).

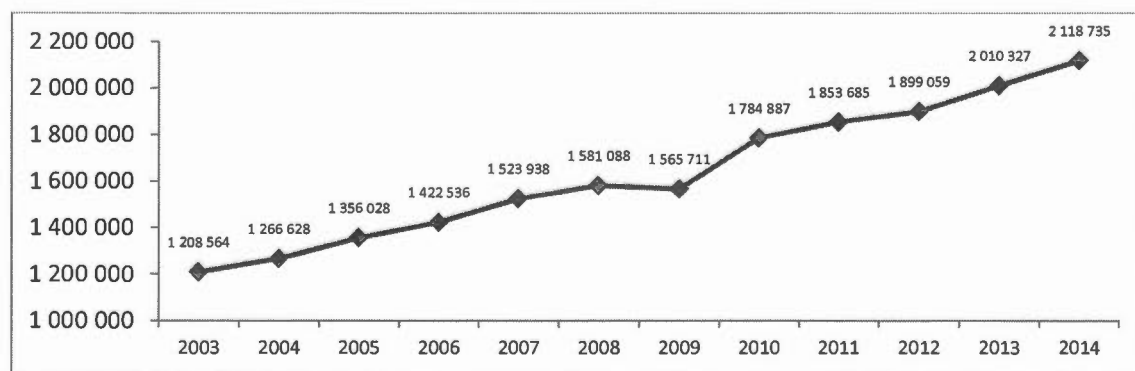
Un autre projet d'infrastructure important a été la construction du Pont Jacques-Chaban-Delmas, nouveau trait d'union entre les deux rives de Bordeaux. Celui-ci a été mis en service le 18 mars 2013 (Mairie de Bordeaux, 2015c). Enfin, notons la construction du Nouveau stade de Bordeaux dans le secteur de Bordeaux-Lac qui a

ouvert ses portes au public en mai 2015 (Nouveau stade Bordeaux, 2015). Enceinte pouvant accueillir plus de 42 000 spectateurs, elle va abriter des épreuves sportives, mais aussi des événements culturelles de type concerts, spectacles, etc. Il a notamment été construit dans l'optique d'accueillir certains matchs de l'Euro-foot 2016 qui aura lieu en France, en plus d'avoir comme ambition de contribuer au rayonnement de la ville et à la revitalisation du secteur Bordeaux-Lac (Augustin et Nicolle, 2014).

Tourisme

Pour ce qui est du tourisme à Bordeaux, la ville et son agglomération attire chaque année environ 5,5 millions de visiteurs (OTB, 2015b). L'évolution du nombre de nuitées depuis 2003 démontre une hausse étonnante de 75 %, pour atteindre 2 118 735 chambres vendues en 2014 (OTB, 2003, 2013). La figure 4.15 illustre très bien cette courbe ascendante.

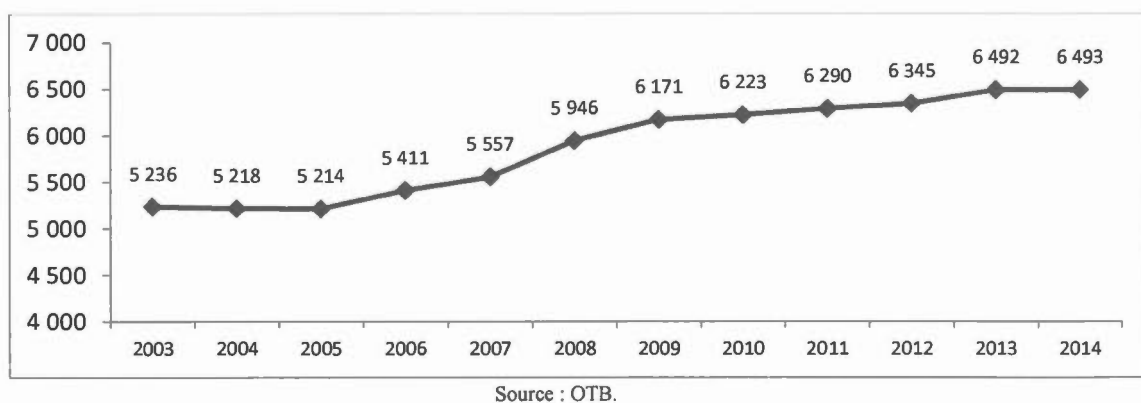
Figure 4.15 Évolution des nuitées vendues à Bordeaux (2003-2014)



Source : OTB.

Par ailleurs, depuis 2004, le taux d'occupation à Bordeaux a augmenté de 12 points de pourcentage, pour atteindre 68,4 % en 2013 (OTB, 2004, 2013). Cette hausse prononcée démontre que le tourisme prend sa place à Bordeaux, considérant notamment que les établissements se sont multipliés par trois (153 à 398). Le nombre de chambres disponibles à Bordeaux est ainsi passé de 5 236 à 6 493 en 12 ans (figure 4,16), représentant une augmentation de 24 %.

Figure 4.16 Évolution du nombre de chambres à Bordeaux (2003-2014)



Le tourisme à Bordeaux s'articule autour de quartiers dont chaque histoire est singulière. On retrouve une carte touristique de la ville à la figure 4.17.

Le secteur du Vieux Bordeaux regroupe les anciennes paroisses de Saint-Pierre, Sainte-Colombe, Saint-Michel et Sainte-Croix (OTB, 2015a). On appelle le « Triangle » bordelais l'élégant secteur regroupant la Place de la Comédie, les Grands Hommes, les Allées de Tourny et le parc des Quinconces. Il y a aussi le secteur Saint Seurin et Fondaudège qui comporte le Palais Gallien et la Basilique Saint Seurin. Les secteurs de l'Hôtel de Ville et de Meriadeck regorgent aussi de lieux à visiter. Le Quai des Chartrons et le Jardin public révèle l'histoire des anciens négociants du vin. Plus au nord, le quartier Bassins à flot à Bacalan permet entre autres d'aller regarder le nouveau Pont Jacques-Chaban Delmas et de visiter la Base sous-marine. Ce quartier accueillera l'éventuel CCVB (Cité des civilisations du vin, 2014). Sur la Bastide, on retrouvera le Lion de Veilhan, le jardin botanique et le parc aux Angéliques. On peut aussi nommer les quartiers du Lac au nord ou le secteur de la Gare Saint Jean au sud.

Les incontournables de la ville sont abondants au sein de ces différents quartiers. À l'intérieur du Bordeaux UNESCO, on compte parmi les sites patrimoniaux les plus renommés la Place de la Bourse (figure 4.18), la Grosse Cloche, le Grand Théâtre, la Tour Pey-Berland, le Palais Gallien et l'Esplanade des Quinconces (OTB, 2015a). Il y a aussi de nombreux sites religieux, comme la Basilique Saint-Michel, la Cathédrale Saint-André ou la Basilique Saint-Seurin.

Figure 4.18 Place de la Bourse



Source : Auteur.

D'autres sites renommés sont le Pont de Pierre, la Rue Sainte Catherine, la Place de la Victoire et le Pont Jacques Chaban Delmas. La ville offre bon nombre de musées aux visiteurs culturels, tels que le Musée des Beaux-Arts, le CAPC Musée d'Art Contemporain, le Musée d'Aquitaine ou encore Cap Sciences. Elle propose aussi des lieux culturels et alternatifs, comme Les Vivres de l'Art ou le projet Darwin et Caserne Niel.

La ville de Bordeaux met aussi de l'avant ses parcs et jardins, comme le Jardin botanique de Bordeaux Bastide, le Parc bordelais, le Jardin public ou encore le parc aux Angéliques sur le quai rive droite. Un guide de l'écotourisme existe à Bordeaux pour promouvoir le tourisme durable dans la ville (OTB, 2014). Celui-ci invite à visiter ces parcs et jardins, mais aussi à le faire par des modes de déplacements doux, notamment le vélo. En effet, la ville a été labellisée « Ville vélotouristique » en 2001 par la Fédération française de cyclotourisme (OTB, 2014). Ainsi, sept parcours sont

désormais proposés à vélo par l'Office de tourisme de Bordeaux (OTB) pour découvrir la ville, allant de 6 à 34 kilomètres. Le guide propose aussi des visites autonomes à l'aide d'applications variées, comme « Monument tracker » et « Bordeaux Wine Trip ». Enfin, la ville offre la connexion internet sans-fil gratuitement sur les quais de Bordeaux, entre la Maison écocitoyenne et le Hangar 14. Par ailleurs, des refuges périurbains existent depuis 2010, composés de six installations à travers l'agglomération où il est possible de passer la nuit. Œuvres architecturales originales et uniques, elles ont été conçues dans une approche sensible à l'environnement naturel dans lequel elles se trouvent (CUB, 2015b). Reliés au loisir et au tourisme, la CUB soutient différents projets, comme les Cascades de la Garonne, le CCVB, le parc animalier et végétal du Bourgailh, un pôle de croisière et la construction du grand stade (CUB, 2013).

Il importe de noter que l'Office de Tourisme Bordeaux est labellisé « Tourisme et handicap » pour les quatre types de handicaps principaux (moteur, visuel, mental, auditif). Il a mis à la disposition des visiteurs des boucles magnétiques, des plans en braille et plan-reliefs devant certains attraits de la ville. De plus, trois itinéraires ont été élaborés pour répondre aux besoins de ces visiteurs. Pour une durée de trois ans, le label "Destination pour tous" a été attribué à la ville de Bordeaux pour l'accueil des personnes en situation de déficience mentale ou motrice (2014-2017) (OTB, 2015a).

Au niveau plus ludique et commercial, Bordeaux est aussi appréciée pour ses boutiques diversifiées, notamment sur la rue Sainte-Catherine. La ville offre aussi une sélection de produits locaux (foie gras, vin, gourmandises) et compte divers restaurants, terrasses et de bar festifs. Il existe aussi plusieurs salles de spectacles avec des registres variés, tels que l'Opéra National de Bordeaux (Grand Théâtre) ou

l'Auditorium de Bordeaux, et nombreux théâtres, comme celui de la Victoire ou le Théâtre Trianon. Le site Internet de l'Office de tourisme de Bordeaux propose aussi un agenda des événements incontournables tenus dans la ville comme les fêtes et festivals, expositionss foires et salons, concerts et spectacles ainsi que les événements gastronomiques, sportifs et familiaux (OTB, 2015a). Parmi les nombreux événements d'envergure, mentionnons la Fête du vin, la Fête du fleuve, l'Été métropolitain, le Marché de Noël et les Épicuriales (OTB, 2015a)

Enfin, le fleuve de la Garonne offre un autre point de vue pour visiter Bordeaux et ses environs. Les balades fluviales permettent notamment d'aller visiter des vignobles ou encore simplement profiter d'un dîner croisière avec la vue sur la ville. Une diversité de visites guidées est aussi offerte par l'Office tourisme, que ce soit dans le Bordeaux Unesco à pied, en vélo, en autobus ou en train. La localisation de Bordeaux lui confère une proximité avec des sites touristiques majeurs de la région : les vignobles, notamment celui de Saint-Emilion (et son village UNESCO) et celui du Médoc, le Bassin d'Arcachon avec la Dune du Pilat et la Pointe du Cap Ferret et plus largement le littoral Aquitain, avec ses 240 kilomètres de plage (Observatoire de la côte aquitaine, 2015).

Cette synthèse de l'offre touristique bordelaise démontre que Bordeaux déploie aussi de nombreux efforts pour organiser cette industrie et attirer des visiteurs. Combinés à ses politiques de développement durable au cours des 20 dernières années, la Ville de Bordeaux offre un terrain d'étude fertile pour notre thèse.

Comme le dévoile la mise en contexte, Québec et Bordeaux sont des exemples de villes se situant à des stades différents de structuration de politiques de développement durable, voire de réalisations. De plus, la présentation de l'offre touristique dans les deux villes montre l'importance accordée à ce secteur. Or, le décryptage des configurations locales et nationales révèle la pertinence de la comparaison de ces deux villes. Nous présentons maintenant les résultats de nos travaux.

4.2 Perception des acteurs urbains et touristiques de Québec et Bordeaux : résultats qualitatifs

Dans le but de décrire le profil durable des villes de Québec et Bordeaux et d'établir un lien avec le tourisme urbain, la perspective de l'offre s'avère intéressante à étudier. Pour ce faire, nous avons interrogé des responsables de différentes institutions urbaines et touristiques des villes sélectionnées. Cette première portion d'analyse présente les résultats qualitatifs obtenus sur la base des 49 entretiens réalisés dans les deux villes au cours de l'année académique 2013-2014. Rappelons que cette méthode de recherche a été mobilisée afin d'obtenir le point de vue d'une pluralité d'acteurs de chaque ville, notamment des élus, des services municipaux, des collectivités territoriales, des opérateurs et intervenants touristiques ainsi que diverses associations. Ils furent également analysés avec une volonté de confronter leurs perceptions à celles des visiteurs.

La transcription des entretiens et la codification des réponses ont été effectuées manuellement par le chercheur. Suivant la grille d'entretien, nous avons rassemblé par thème les éléments de réponse avec un souci de générer, autant que possible, des

codes similaire entre les deux échantillons. Nous avons ensuite calculé la fréquence des éléments codifiés afin de faire ressortir les idées dominantes et comparer les données (appendice B). Enfin, un assemblage des propos récurrents a été effectué dans le but de présenter une vue d'ensemble du développement durable des villes de Québec et Bordeaux, selon la perspective des acteurs. Dans cette section, les résultats sont abordés par ville avant d'être mis en comparaison.

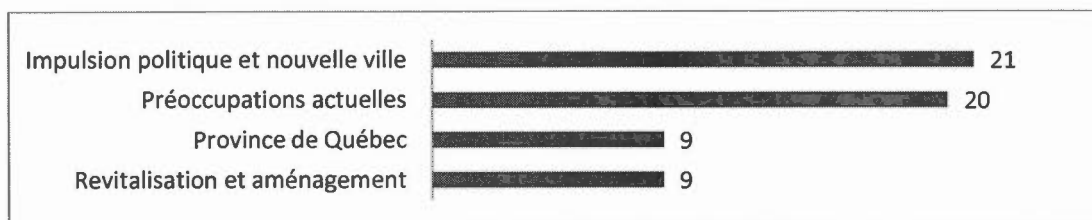
4.2.1 Québec

Les rencontres à Québec ont été effectuées à l'hiver 2014. En tout, 26 entretiens avec 30 participants ont été réalisés sur leur perception du développement durable à Québec. Nous retrouvons dans notre échantillon des élus de la ville (2), des représentants des services municipaux (3), des acteurs des collectivités territoriales (6), des opérateurs et intervenants touristiques, tels que des hôteliers, musées, tours opérateurs et acteurs du tourisme d'affaires (4), diverses associations reliées au tourisme (4) et organismes variés touchant le développement de la ville (6) et des citoyens (5). L'approche repose ainsi sur une pluralité d'acteurs. Bien que la liste présenté plus haut au tableau 3.1 ne soit pas exhaustive, elle représente néanmoins le point de vue des acteurs. La durée moyenne des entretiens a été de 1h10, variant entre 19 minutes et 3h25. Rappelons que le guide d'entrevue de Québec, présenté en appendice A1, était scindé en trois grandes sections, soit la place du développement durable dans la ville, l'incidence des actions de développement durable sur l'offre touristique et l'information acheminée aux touristes. C'est aussi dans cet ordre que nous aborderons les résultats qualitatifs.

4.2.1.1 Place du développement durable dans la ville

L'entretien avec les acteurs urbains et touristiques débutait par une discussion sur l'émergence du développement durable dans les politiques urbaines à Québec. Leurs réponses révèlent que si une réelle préoccupation semble exister au sein des institutions, elle demeure récente, évolutive et peu ancrée dans les mentalités. Les raisons de ce virage apparaissent essentiellement économiques et environnementales, mais elles s'insèrent parfois dans une conscience sociale. La figure 4.19 présente une synthèse des propos tenus par les participants à propos de l'émergence du développement durable dans leur ville.

Figure 4.19 Mentions des acteurs concernant l'émergence du développement durable à Québec



Q1. Pouvez-vous me raconter, dans vos mots, comment le développement durable a émergé dans les politiques urbaines à Québec? Depuis quand? Pour quelles raisons?

Les intervenants de Québec ont majoritairement associé l'émergence du développement durable à des variables politiques, qu'on parle de l'administration en place ou la création de la nouvelle ville (21)¹⁷. En effet, pour la moitié des acteurs rencontrés, les premières actions sont apparues dans les années 1990, principalement grâce à l'impulsion politique du maire L'Allier (15). Toutefois, ces actions n'étaient

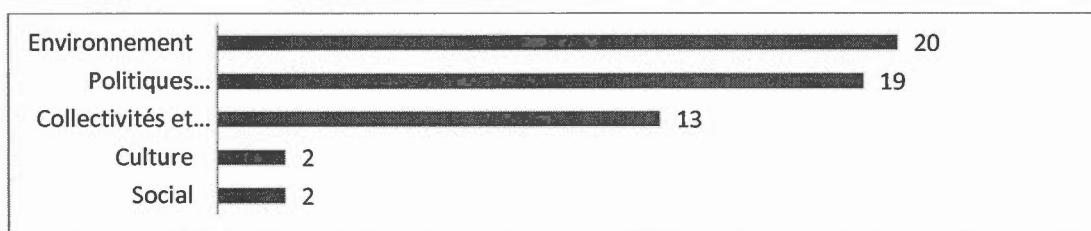
¹⁷ Le chiffre entre parenthèse représente le nombre de mentions reliées à l'élément qui précède ce chiffre. Si au total, il y avait 26 entretiens à Québec, quelques idées peuvent s'être regroupées deux fois dans la même catégorie. Le total peut donc être supérieur à 26.

pas nécessairement associées au vocable « développement durable ». Suite à maintes constructions dans le quartier Saint-Jean-Baptiste et expropriations d'habitants, le parti politique du Rassemblement populaire menait une bataille contre le principe de la table rase et le zonage en hauteur. Le maire L'Allier avait pour vision « le retissage de la ville à partir de son tissu historique, l'intégration de l'environnement dans le programme politique, la démocratie comme fondement de ce programme et la culture au cœur du développement ». Ayant été en poste de 1989 à 2005, les premières actions liées au développement durable lui sont donc redevables, comme l'instauration du recyclage, la création d'un service de l'environnement ou la construction de l'usine d'épuration des eaux. Par ailleurs, le classement Unesco en 1985 a certes joué un rôle dans la préoccupation envers le bâti et l'environnement.

Évoquer l'émergence du développement durable à Québec implique aussi d'aborder la revitalisation du quartier Saint-Roch, les gestes de verdissement et d'aménagement ainsi que la naturalisation de berges (9). C'est référer à la fusion de la municipale de la Ville avec sa périphérie en 2002 (6), à la suite de laquelle fût créée le Service de développement durable à l'hôtel de Ville et rédigé le PDAD. De nombreuses préoccupations encore non solutionnées sont aussi exprimées par une majorité de participants, notamment en lien avec les déplacements (16) et la gestion des matières résiduelles (4). Près d'une personne sur trois évoque les démarches au niveau provincial, comme la création du CIDD et la loi sur la stratégie gouvernementale (9).

Nous avons ensuite questionné les acteurs sur la manière dont l'approche de développement durable s'est concrétisée à Québec et sur les manifestations qu'on pouvait y observer concrètement. La synthèse des éléments mentionnés est présentée à la figure 4.20.

Figure 4.20 Mentions des acteurs concernant les manifestations concrètes du développement durable à Québec



Q2. De quelle manière l'approche développement durable s'est-elle développée pour la ville? Quelle documentation en témoigne? Quelles en sont les manifestations concrètes?

Le plus souvent, les participants abordent le développement durable sous la loupe environnementale (20). Dans cette dimension, une majorité parle d'actions liées à la mobilité (14), citant notamment les innovations en matière de transport en commun, comme l'Écolobus, la Navette 400 et le renforcement du service Métrobus. Les réalisations en termes d'aménagement (8) sont aussi commentées, comme la promenade Samuel-De Champlain et de la Rivière Saint-Charles. On cite également la gestion des déchets (5) comme geste témoignant de la mise en œuvre du développement durable à Québec. En effet, le recyclage y existe depuis 1990 et le compostage est actuellement à l'essai. Devant l'urgence de protéger l'accès à l'eau potable pour la Ville de Québec, la protection des bassins versants (1) est orchestré l'administration actuelle depuis 2010 (Ville de Québec, 2010e).

Si plusieurs de ces opérations sont motivées par la célébration du 400^e anniversaire de la Ville de Québec en 2008, les changements sont enclenchés par trois institutions principales : les administrations en place, le RTC et la Commission de la capitale nationale. L'impulsion politique demeure ainsi au cœur de la mise en œuvre du développement durable à Québec (19). Avec la création de la nouvelle ville émerge le besoin de se doter d'un module développement durable (3) qui chapeautera

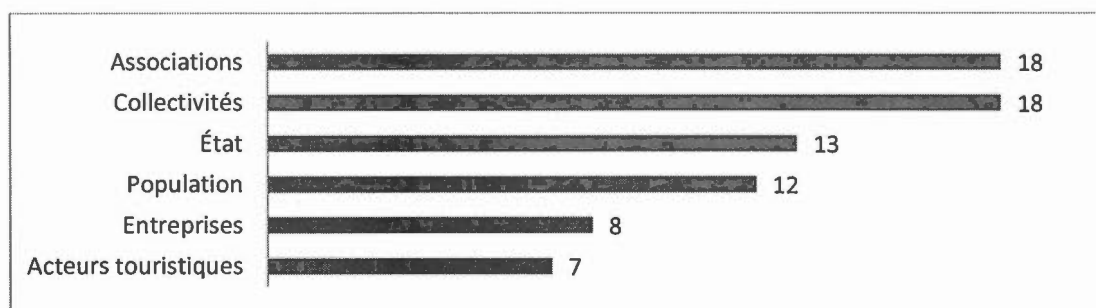
l'aménagement du territoire, le développement économique, le service de l'environnement, le service de l'ingénierie et des travaux publics. Toutefois, on remarquera qu'aucun volet social ni culturel n'est associé à ce module. La rédaction du PDAD en 2005 (5) vise à rendre la stratégie de la ville lisible, intégrée et applicable, même si ce plan représente une série de compromis et de concessions entre les différents partis politiques. Ces derniers arrivent néanmoins à s'entendre sur la fixation du périmètre d'urbanisation, ce qui représente un premier pas vers la densification.

L'aspect social du développement durable à Québec est parfois ramené à l'existence des Conseils de quartiers (2), organe de représentation citoyenne enchâssé dans la charte de la ville depuis 1996 (Bherer, 2006). Les citoyens des quartiers centraux, comme Saint-Roch ou Saint-Jean-Baptiste, comptent de nombreux projets pour préserver leur milieu de vie et rendre leurs quartiers plus viables. Par exemple, le Conseil Saint-Roch a notamment mis sur pied un PMD à l'échelle du quartier et le Conseil Saint-Jean-Baptiste souhaite faire reconnaître le faubourg comme un écoquartier. La culture est aussi mentionnée à travers l'intégration d'œuvres d'art dans l'aménagement (3), les investissements structurels, comme l'agrandissement du Musée national des beaux-arts de Québec, et l'utilisation de l'événementiel pour que les habitants se réapproprient leur centre-ville. Les actions entreprises au niveau de la province de Québec sont aussi commentées (10), comme la participation au sommet de Johannesburg en 2002 ou la loi sur la stratégie gouvernementale en 2006.

Le guide d'entretien abordait ensuite les principaux acteurs impliqués dans la démarche de développement durable à Québec et les dynamiques existantes entre ces acteurs. Nous cherchions à savoir si des acteurs touristiques, incluant les participants

interrogés, avaient joué un rôle dans ce processus. La figure 4.21 présente la synthèse des éléments mentionnés par les intervenants.

Figure 4.21 Mentions des intervenants concernant les principaux acteurs impliqués dans le développement durable à Québec

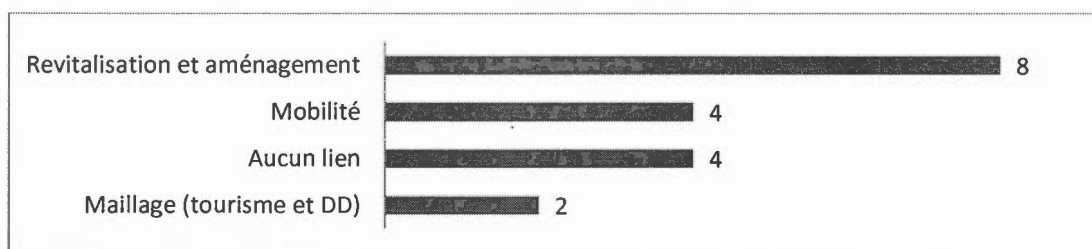


Q3. Quels sont les principaux acteurs impliqués dans la démarche de développement durable et quelle dynamique existe entre ces acteurs? Est-ce des acteurs du tourisme ont été impliqués dans ce processus?

Pour une majorité d'intervenants, les collectivités territoriales (18) auraient joué un rôle essentiel dans l'approche de développement durable à Québec. Si la ville a principalement contribué à ces avancées, grâce au PDAD, au PMD et diverses stratégies, la CMQ et les arrondissements ont aussi joué un rôle à leur échelle. Les associations (18) sont considérées comme tout aussi déterminantes de la mise en œuvre du développement durable à Québec. On cite notamment Vivre en ville, Accès transport viable et Verdir-divertir. L'État (13) est également reconnu comme contributif de la démarche, via les différents ministères et organismes concernés, comme la Commission de la capitale nationale, le ministère des transports ou celui des affaires municipales et de l'occupation du territoire. Les habitants (12) jouent aussi un rôle notable, notamment via les Conseils de quartiers. On signale que des entreprises (8) et acteurs touristiques (7) s'impliquent dans la thématique, soit en élaborant leur propre stratégie de développement durable, soit en adhérant à des incitatifs mis en œuvre par l'industrie, la ville ou le gouvernement.

Enfin, nous avons cherché à savoir s'il y avait initialement une finalité touristique à l'approche de développement durable à Québec. Globalement, peu d'intervenants reconnaissent une finalité touristique à la base des actions de développement durable, comme en témoigne les résultats illustrés à la figure 4.22.

Figure 4.22 Mentions des acteurs concernant la finalité touristique de l'approche de développement durable à Québec



Q4. Initialement, y avait-il une finalité touristique à l'approche de développement durable à Québec?

Si une minorité estime que ces deux éléments sont complètement déconnectés (4), le quart des acteurs perçoit une certaine finalité touristique dans l'aménagement et les initiatives de revitalisation (8). Par exemple, la revitalisation du quartier Saint-Roch aurait élargi le périmètre touristique, le vieux port embelli agrémenterait le passage des croisiéristes et la promenade Samuel-De Champlain s'intégrerait désormais dans le circuit touristique. En termes de mobilité, quelques-uns mentionnent que « le touriste s'approprie très peu le transport en commun et a du mal à sortir du centre-ville de Québec » (4). Pour eux, « en omettant d'intégrer le tourisme dans sa vision, le PMD aurait raté l'objectif d'avoir un effet sur ce secteur d'activité ». Néanmoins, on évoque que l'Écolobus a été pensé pour l'utilisation des touristes, de même que la Navette 400. Un maillage entre développement durable et tourisme semble exister pour une minorité de participants (2), notamment au niveau gouvernemental.

4.2.1.2 Incidence des actions de développement durable sur l'offre touristique

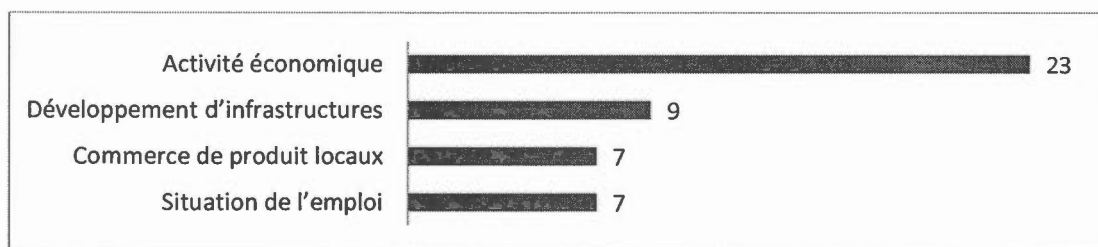
Le second bloc de questions avait pour but de mieux comprendre l'incidence du développement durable sur l'offre touristique urbaine. Quand on a demandé aux participants le lien qu'ils faisaient entre développement durable de la ville et tourisme, près de la moitié font un rapprochement avec l'aménagement de l'espace (13). On précise que « toute forme d'embellissement a un impact en général sur la ville », que « l'aménagement d'espaces conviviaux est agréable pour le visiteur » et que « la revitalisation urbaine est à la base de l'augmentation touristique ». Le développement durable est aussi perçu comme incontournable pour demeurer une destination concurrentielle (12). Une minorité d'interlocuteurs signale que cette démarche joue un rôle sur le comportement du touriste dans la ville, notamment en termes de mobilité (3). Se référant à des exemples, comme Copenhague ou Stockholm, on mentionne que « le fait d'avoir un bon transport en commun participe à l'image de la destination urbaine » en plus de faciliter les déplacements. « Quand c'est intéressant sur le plan architectural, ça devient des repères. » En contrepartie, quelques personnes n'attribuent aucune répercussion du développement durable sur le tourisme (4). Enfin, quelques-uns inversent le prisme, mentionnant plutôt l'impact du tourisme sur la ville (3). Ils expriment la nécessité d'intégrer le tourisme dans les politiques urbaines afin que celui-ci évite de nuire au développement durable.

Nous avons ensuite décliné chacune des dimensions du développement durable et cherché à les lier au tourisme urbain. L'idée était de décrire des politiques de développement durable mises en œuvre à Québec, d'un point de vue économique, environnemental, social et culturel, et d'expliquer en quoi ces actions concrètes peuvent avoir affecté le tourisme dans la ville. Il importe de mentionner que plusieurs actions reliées au développement durable s'imposent comme stratégies transversales, touchant deux sphères ou plus. Ces dimensions sont donc rarement exclusives.

Économie

Au niveau de la dimension économique (figure 4.23), les acteurs interrogés ont clairement reconnu l'incidence des politiques liées à l'activité et au dynamisme économique sur le tourisme (23). Pour eux, le « dynamisme économique rend la ville plus agréable à visiter et informe sur la vie de quartier ». On parle de mixité fonctionnelle, de vitalité, de création d'entreprises et d'offre touristique. Les participants mentionnent l'existence de commerces de proximité dans les secteurs résidentiels et l'attrait des centres commerciaux de l'arrondissement de Sainte-Foy pour les touristes. On explique d'ailleurs que « la ville de Québec représente un pôle de services pour l'Est de la province », ce qui rend sa vitalité économique si importante pour le visiteur. Le regroupement d'entreprises technologiques dans le quartier Saint-Roch est aussi considéré comme élément contribuant à rendre le quartier plus attrayant. L'offre touristique proposée permettrait aux visiteurs de bénéficier d'activités diverses, que ce soit les musées, la restauration, l'hôtellerie, les boutiques, etc. L'activité économique contribuerait ainsi à l'offre touristique sous différentes formes, sans pour autant être consciencisée par les visiteurs.

Figure 4.23 Mentions des acteurs concernant la dimension économique du développement durable à Québec



Q7. Parlez-moi de certaines politiques de développement durable mises en œuvre à Québec, d'un point de vue économique, environnemental, social et culturel. Quelles en sont les manifestations concrètes et en quoi ces actions ont-elles affecté le tourisme à Québec? Quelles actions sont les plus déterminantes pour le touriste à votre avis?

Relativement au développement d'infrastructures (9), plusieurs efforts ont été réalisés au niveau des portes d'entrées de la ville, notamment le boulevard Champlain et la colline parlementaire (figure 4.24). « Un parcours cérémonial entre l'aéroport et le centre est aussi en réflexion ». Ces gestes sont posés dans le but de charmer le visiteur dès son arrivée. Cependant, certains acteurs urbains et touristiques de Québec soulignent le besoin d'un meilleur accès depuis l'aéroport, puisqu'aucune navette n'existe à ce jour.

Figure 4.24 Colline parlementaire



Source : quebecregion.com.

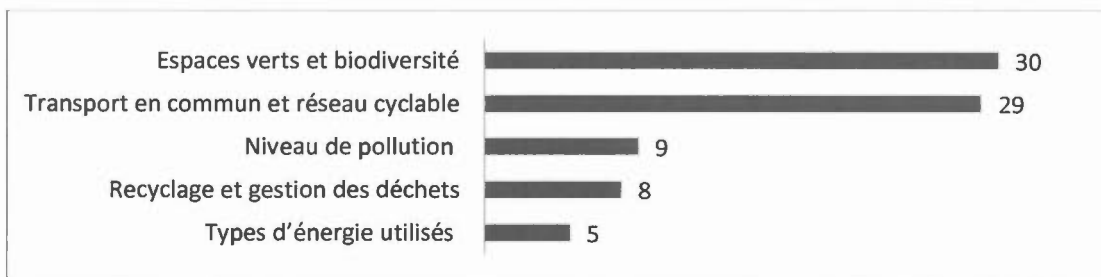
Par ailleurs, la situation de l'emploi (7) est très bonne à Québec, avec un taux de chômage dans la région de la Capitale Nationale (5,1 %) inférieur à la moyenne nationale (7,6 %) (ISQ, 2014b). « La ville accueille d'ailleurs plusieurs pôles d'emploi, comme Saint-Roch, Lebourgneuf et Sainte-Foy, qui contribuent au milieu de vie et au dynamisme de la ville ». Les industries clés à Québec sont les assurances et les services financiers, les technologies de l'information, les sciences de la vie, la

transformation agroalimentaire, les matériaux à valeur ajoutée et le matériel de transport, le tourisme ainsi que l'énergie et l'environnement (Québec International, 2013). Enfin, le commerce de produits locaux (7) apparaît intéressant pour le tourisme, permettant de faire valoir les richesses du terroir.

Environnement

Par rapport à l'aspect environnemental (figure 4.25), les espaces verts et la biodiversité (30) sont évoqués par l'ensemble des participants. Cet aspect regroupe deux grands blocs d'idées : la nature et le verdissement ainsi que la revitalisation.

Figure 4.25 Mentions des acteurs concernant la dimension environnementale du développement durable à Québec



Q7. Parlez-moi de certaines politiques de développement durable mises en œuvre à Québec, d'un point de vue économique, environnemental, social et culturel. Quelles en sont les manifestations concrètes et en quoi ces actions ont-elles affecté le tourisme à Québec? Quelles actions sont les plus déterminantes pour le touriste à votre avis?

En termes de nature et verdissement (24), le point le plus commenté est la présence d'espaces verts (15), reconnue par la moitié des interlocuteurs comme « une plus-value de Québec, propice à la détente et au bien-être ». Les plaines d'Abraham sont évoquées comme le plus grand parc urbain au Canada, dont l'apport historique rend sa visite incontournable pour les touristes. Les Jardins de l'Assemblée nationale attirent aussi l'attention, notamment en raison des potagers urbains qui sont mis à

l'honneur. Le jardin de l'hôtel de ville de Québec est aussi cité et quelques personnes mentionnent l'existence de jardins communautaires dans le quartier Limoilou. On discute du « Plan bleu-blanc, vert » dont l'objet est la mise en valeur de la proximité de la nature urbaine, de la ceinture verte l'été et blanche l'hiver. D'autres évoquent le développement du parc du Mont-Bélair et du Parc Chauveau en périphérie de la ville. « Ces actions de verdissement passent par la mise en valeur de la végétation et la préservation des arbres matures, soit ceux ayant plus de 200 ans ».

Des participants associent aussi à la nature et au verdissement, la requalification urbaine (5) que représente la promenade Samuel-De Champlain le long du fleuve Saint-Laurent (figure 4.26). Initiée par la Commission de la capitale nationale, en partenariat avec ville, cette promenade Samuel-De Champlain a été ouverte au public en 2008. « Cadeau du gouvernement à la capitale », son inauguration a concorde avec le 400^e anniversaire de la Ville de Québec. L'idée était à la fois de rendre plus attrayante cette entrée de la ville, de donner accès au fleuve Saint-Laurent aux gens de Québec et d'offrir aux habitants un lieu favorable à la pratique de loisirs en plein-air.

Figure 4.26 Promenade Samuel-De Champlain



Source : quebecregion.com.

Rapidement devenue un icône à Québec, ses sentiers piétonniers et cyclables, ses multifonctions (ex : jets d'eau), sa verdure et ses œuvres d'art alimentent son attrait. Toutefois, la promenade n'est pas directement liée à la ville en raison du port de Québec qui la sépare du secteur du Cap Diamant. En créant cette promenade, on espérait aussi « contribuer à retenir le visiteur un peu plus longtemps à Québec et bonifier son expérience ». Dans un troisième temps, quelques acteurs évoquent aussi la naturalisation des berges de la Rivière Saint-Charles et l'aménagement du parc linéaire sur son parcours (4). Si ce projet semble à priori fédérateur, certains peinent à lui reconnaître une portée touristique.

Pour ce qui est de la revitalisation urbaine (6), quelques acteurs rappellent la revitalisation du quartier Saint-Roch (3), en spécifiant que « l'aménagement de son parc aurait modifié l'aspect du quartier et la qualité de vie de ses habitants ». Cette

action, appréciée des touristes, aurait d'ailleurs élargi leur périmètre de visite. Concernant les actions d'aménagement (3), on parle de la fontaine de Tourny, reçue en cadeau pour le 400^e anniversaire de Québec et devenue un lieu d'attraction. Le réaménagement de la Grande allée, réappropriée par les résidents et les visiteurs, est aussi mentionné. Pour les participants, « l'embellissement de la ville en général donne l'impression qu'elle est plus saine comparativement à une ville complètement bétonnée ». Ils affirment que « les touristes viennent spécifiquement dans une ville pour ses aménagements ».

Un second élément quasi unanime chez les acteurs urbains et touristiques en termes environnementaux est la thématique du transport en commun et alternatif (29). Aux dires des acteurs, Québec détient un transport autoroutier efficace, mais la ville ne semble pas aussi performante au niveau du transport en commun. Plusieurs estiment d'ailleurs que « le système de transport collectif n'est pas convivial pour le touriste ». Si cet aspect n'apparaît pas comme un motif de visite en tant que tel, « le fait de donner accès à des lieux pour circuler à bicyclette ou à pied pourrait engendrer l'utilisation de ces installations par les gens ». Par rapport au transport collectif, près de la moitié des participants estiment que « des moyens efficaces pour les citoyens peuvent clairement devenir un atout touristique et un mode de déplacement pour visiter une ville » (13). Cela peut même « amener les gens à sortir d'un périmètre restreint pour déambuler plus loin ».

La majorité des récents choix effectués en termes de transport en commun à Québec, découlent du plan stratégique 2005-2014 du RTC. On mentionne surtout l'instauration de l'Écolobus et d'une navette estivale ainsi que le renforcement des Métrobus sur le territoire de la ville (5). Alors attendu comme vitrine du 400^e

anniversaire de la ville, l'Écolobus a vu le jour en 2008. Ce petit véhicule électrique et silencieux a été mis en ligne entre le Petit-Champlain et le Centre des congrès de Québec. Bien qu'apprécié des touristes et des résidents utilisateurs, « sa capacité apparaît parfois insuffisante » et on avance que « le trajet pourrait être élargi aux autres quartiers centraux ». La Navette 400 a initialement été proposée aux usagers aussi lors du 400^e anniversaire de la Ville de Québec pour acheminer les résidents et les touristes de Sainte-Foy vers le centre-ville. Maintenue en saison estivale, elle concrétise une pratique de stationnement incitatif. Les axes structurants de la ville sont desservis par les Métrobus, parcours à haute fréquence durant la journée que les touristes utilisent, notamment pour aller et revenir des centres commerciaux ou la zone hôtelière de Sainte-Foy. Un projet de tramway existe d'ailleurs à Québec, exprimé notamment dans le PMD, mais l'idée demeure toujours en suspens. « Perçu comme un outil de développement », et non pas seulement de déplacement, le tram apparaît utile selon les acteurs pour « revamper les quartiers et les places publiques le long de son éventuel trajet ». L'absence de navette de l'aéroport est à nouveau dénoncée.

Pour ce qui est du vélo (6), la volonté d'avoir un réseau cyclable utilitaire efficace est manifestée dans le PMD. Le nouveau boulevard cyclable Père-Marquette et la piste cyclable inaugurée sur Pierre-Bertrand sont des exemples concrets de cette intention. L'absence de vélos en libre-service dans la ville est rapportée, affirmant que « l'accès à cette prestation augmenterait l'expérience touristique et rendrait la ville intéressante dans un périmètre plus large ». Développer ce genre de services impliquerait la nécessité d'améliorer les infrastructures cyclables sécuritaires. En effet, « le réseau récréatif est en très bon état mais le réseau utilitaire est clairement à améliorer ». De plus, nombreux problèmes sont récurrents lorsqu'on pratique le vélo à Québec, notamment les ruptures de pistes en raison des autoroutes, le relief escarpé et les

cours d'eau à franchir. Un autre point discuté par les acteurs urbains et touristiques est la marche en ville (4). Les lieux de marche potentiels ont été multipliés à Québec au cours des dernières années, telle que la rue piétonne Sainte-Claire, la promenade Samuel-De Champlain au bord du fleuve et l'escalier du Coteau Ste-Geneviève. Du coup, la marche est désormais employée de façon utilitaire à Québec, et non seulement pour la randonnée.

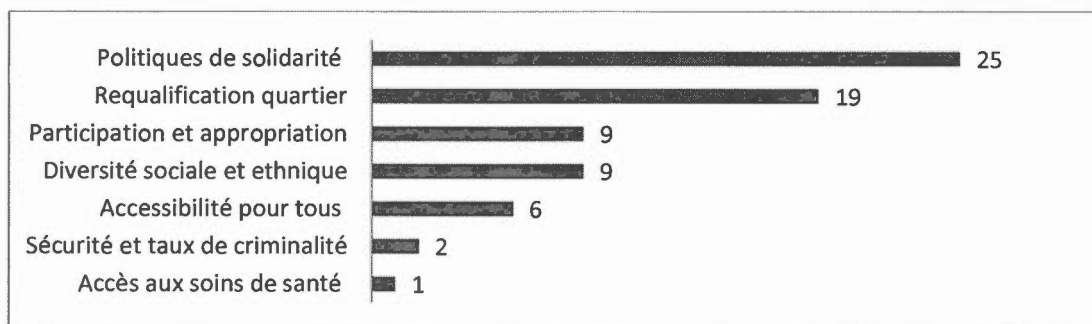
Les derniers éléments cités sous la dimension environnementale sont la pollution en général (9), le recyclage et la gestion des matières résiduelles (8) ainsi que les énergies utilisées (5). Ces derniers ressortent du discours, mais de façon moins prononcée. Concernant la pollution, on estime que « les touristes peuvent y être sensibles » dans le choix de leur destination et qu'une « ville très proactive dans ce domaine peut attirer un type de visiteur spécifique ». Selon quelques personnes, « l'environnement d'une ville en dit long sur le bien-être des citoyens et leurs qualités humaines » (2). L'accès à l'eau potable, sa consommation, son épuration, la désimperméabilisation des sols et l'accès au fleuve sont autant de thématiques abordées par une minorité de participants. Par ailleurs, le recyclage existe à la ville depuis 1990, mais des commerçants dénoncent « le manque de flexibilité du service lors des périodes de haute fréquentation », tel que lors de la tenue de grands événements. On affirme aussi qu'un « manque au niveau de la gestion des déchets affectera la perception de la beauté et la propreté de Québec ». Pour ce qui est du compostage, un projet pilote a été mené auprès de résidents, mais on exprime « l'importance de donner suite à cette mesure pour ancrer le comportement à long terme ». Enfin, des acteurs mentionnent qu'une « ville propre ne donne pas envie de jeter des déchets par terre ». Cela participe donc à la concrétisation du développement durable. En termes d'énergie, on évoque la construction d'écoquartiers (Pointe-aux-Lièvres et D'Estimauville) et d'îlots d'immeubles (îlot Irving et îlot Esso) en centre-

ville (4), en spécifiant la réduction de consommation énergie que représentent ces bâtiments. On mentionne aussi la future usine de biométhanisation prévue pour 2018.

Social

À propos de la dimension sociale (figure 4.27), les politiques de solidarité apparaissent nombreuses selon une grande majorité d'intervenants (25). Elles sont d'ailleurs perçues comme « déterminantes pour le bien-vivre ensemble entre touristes et citoyens ». Des actions sont menées au niveau du logement social par la ville, notamment sous forme de Coop de logement et d'habitations à loyer modique (HLM). Même si Québec est réputée pour être sécuritaire, des actions sont aussi menées en termes de sécurité et d'itinérance, souvent via des organismes auxquels la ville apporte son soutien. Un intervenant affirme d'ailleurs que « la présence d'un filet social est nécessaire à la préservation de la stabilité de la ville ».

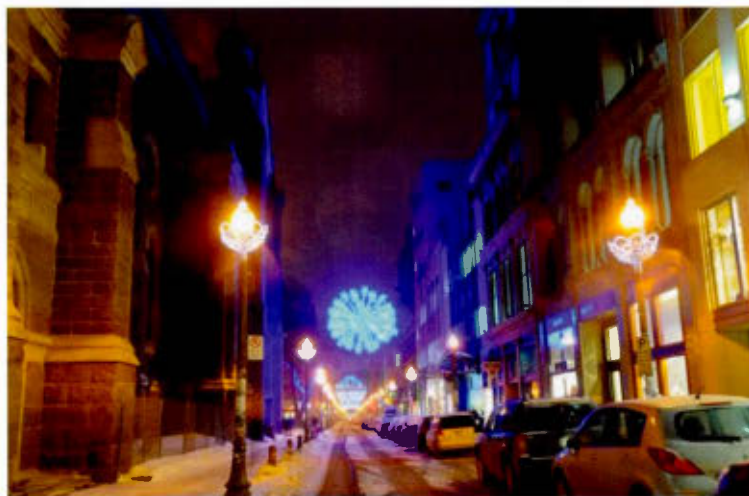
Figure 4.27 Mentions des acteurs concernant la dimension sociale du développement durable à Québec



Q7. Parlez-moi de certaines politiques de développement durable mises en œuvre à Québec, d'un point de vue économique, environnemental, social et culturel. Quelles en sont les manifestations concrètes et en quoi ces actions ont-elles affecté le tourisme à Québec? Quelles actions sont les plus déterminantes pour le touriste à votre avis?

La requalification de quartiers (19) ressort aussi comme variable particulièrement importante, notamment en termes de mixité sociale, en citant l'exemple du quartier Saint-Roch (figure 4.28). Ce quartier de la basse ville de Québec a bénéficié d'une attention politique soutenue dans les vingt dernières années.

Figure 4.28 Rue Saint-Joseph (Nouvo Saint-Roch)



Source : quebecregion.com.

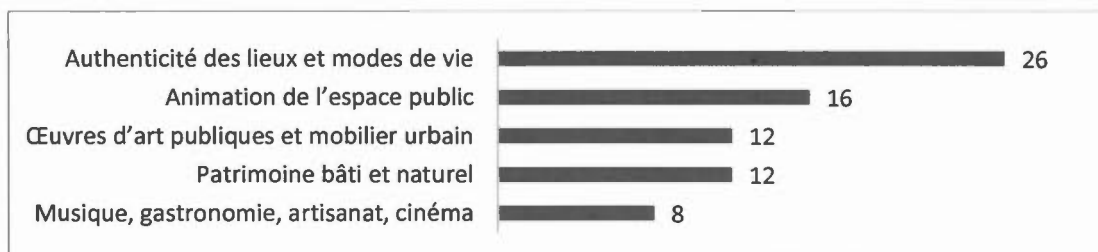
Après un long déclin, les travaux de revitalisation, orchestrés dans les années 1990 ont particulièrement contribué à transformer le quartier et lui rendre une certaine vitalité. Néanmoins, un phénomène de gentrification est dénoncé par des observateurs. Ils mentionnent que « les populations moins nanties ont été repoussées » ou qu'elles « ne peuvent pas profiter des nouveaux commerces ». D'autres nuancent en précisant qu'une « nouvelle population a investi le quartier en achetant des condos dans les bâtiments restaurés, mais que les populations initiales sont pour la plupart restées », générant ainsi une mixité sociale particulière et préservant le noyau social.

La diversité sociale et ethnique (9) rapportée réfère aux projets communautaires permettant de créer du lien entre les différents segments de population et générer de la mixité, comme « l'îlot Fleurie », sous l'autoroute Dufferin à Québec. On parle aussi de la vision sociale de la ville qui vise à faire de Québec une ville plus dynamique, solidaire et inclusive. La participation citoyenne (9) est surtout signalée en faisant référence aux Conseils de quartier et au rôle que peut jouer le citoyen dans l'élaboration de projets d'aménagement. Pour certains, ces Conseils de quartier représentent « l'une des plus belles innovations qu'il y a eu à la ville de Québec depuis 20 ans ». On affirme que « ça contribue à resserrer le tissu social et faire en sorte que les quartiers soient plus agréables à vivre ». Enfin l'accessibilité pour tous (6) est aussi mentionnée en évoquant notamment le guide d'accessibilité universelle et le programme vacances-été pour les jeunes.

Culture

Au niveau culturel (figure 29), les commentaires reliés à la notion d'authenticité (26) sont les plus fréquents, référant à la préservation des quartiers revitalisés, mais aussi à l'emphasis mis sur la francophonie à Québec et aux saveurs locales. Dans cette catégorie, concernant la vie dans les quartiers (7), la présence de commerces locaux et de gens qui y vivent contribuerait à « charmer les visiteurs ». Au-delà du caractère commercial, cette vie authentique apparaît comme « l'âme des quartiers ». On affirme notamment que la revitalisation de Saint-Roch a généré une expansion progressive du périmètre visitable. Selon les participants, « les gens recherchent des expériences authentiques » (11), tant dans le patrimoine que chez l'habitant. On présente l'économie, l'environnement et la société comme « la structure d'une ville » alors que la culture incarnerait « ce qui l'habite ». Au niveau des saveurs locales (5), on retrouve des produits dans le Petit Champlain et au marché du Vieux-Port. L'artisanat traditionnel de Wendake est une « autre façon d'interpréter la culture ».

Figure 4.29 Mentions des acteurs concernant la dimension culturelle du développement durable à Québec



Q7. Parlez-moi de certaines politiques de développement durable mises en œuvre à Québec, d'un point de vue économique, environnemental, social et culturel. Quelles en sont les manifestations concrètes et en quoi ces actions ont-elles affecté le tourisme à Québec? Quelles actions sont les plus déterminantes pour le touriste à votre avis?

L'animation de l'espace public (16) se distingue aussi, surtout en raison de la politique événementielle marquée à Québec. Le Festival d'été, les Fêtes de la nouvelle France et le Carnaval de Québec sont notamment cités (figure 4.30). D'ailleurs, dans la stratégie 2020, on parle d'une ville animée à l'année. Le patrimoine (12) apparaît aussi déterminant, évoquant la reconnaissance Unesco de 1985 comme « phénomène garant d'une vigilance constante envers le bâti et instituant une valeur de préservation ». Quelques-uns mentionnent d'ailleurs « l'unicité du patrimoine religieux de Québec » (3), à la fois catholique et anglican. Comme les œuvres d'art publiques revêtent aussi un caractère important (12), plusieurs signalent l'exemple de la promenade Samuel-De Champlain, où « une attention particulière a été portée au choix du mobilier urbain, à la qualité des ouvrages rappelant le fleuve et aux œuvres d'art publiques dont la thématique est liée au Vieux-Québec, mais dans un langage contemporain ». L'industrie culturelle est aussi mentionnée (8), comprenant notamment les équipements de spectacles, comme le Palais Montcalm et l'Espace 400^e, les musées, comme le MNBAQ et le musée des civilisations, et la reconnaissance des talents, grâce aux prix de la culture par exemple.

Figure 4.30 Fêtes de la Nouvelle-France



Source : quebecregion.com.

Évolution de la clientèle touristique

Quand on interroge à propos des changements observés ces dernières années chez les visiteurs à Québec, les acteurs mentionnent que l'évolution de la fréquentation est plutôt négative ou en stagnation (10), bien qu'on précise un bond en 2008, année du 400^e de la ville. Selon eux, « l'affluence touristique est très centralisée » et on peine à faire sortir les touristes du Vieux-Québec. C'est aussi difficile de faire rester les visiteurs plus longtemps. Désormais, la clientèle touristique « veut voir plus loin, connaître les quartiers où les gens vivent et utiliser le transport en commun au besoin » (9). Or, si la promenade Samuel-De Champlain « n'est pas une destination touristique d'emblée », elle représente un « nouvel attrait » (6) selon certains, tout comme l'est le quartier Saint-Roch.

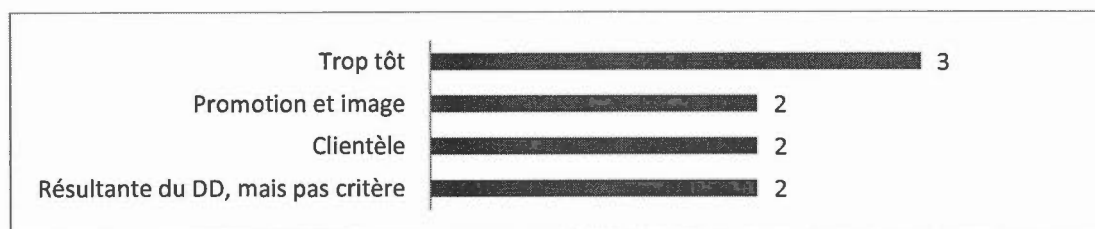
À savoir si les entreprises touristiques s'intéressent au tourisme durable et au souci environnemental, la moitié des acteurs (15) précise que certains intervenants

touristiques s'impliquent dans les démarches. On cite des hôteliers, le Centre des congrès, le secteur événementiel, les parcs nationaux et les musées. D'autres efforts sont observés par rapport aux dons de nourriture, à l'accessibilité à l'eau potable dans la ville et à la requalification de quartiers, qui témoignent d'un souci environnemental (5).

4.2.1.3 Information acheminée aux touristes

Cette troisième section avait pour objectif d'identifier les marqueurs utilisés pour acheminer l'information aux touristes. On questionnait alors si les touristes ou les congressistes détenaient des moyens de découvrir les variables associées au développement durable de la ville avant leur visite (figure 4.31).

Figure 4.31 Mentions des acteurs concernant les moyens de découvrir le profil durable de la ville Québec



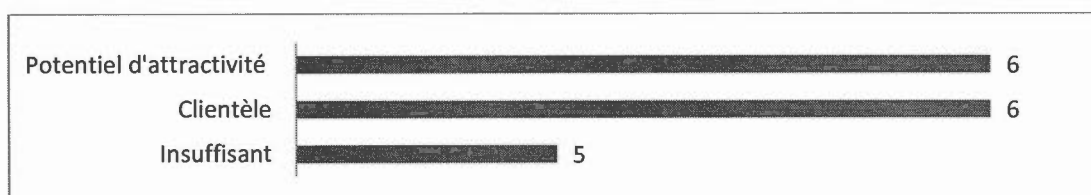
Q10. Avant de venir à Québec, est-ce que le touriste ou le congressiste détient les moyens de découvrir le profil durable de la ville?

À Québec, une minorité de participants estiment qu'il « est encore trop tôt (3) pour faire de la promotion concernant le développement durable ». Pour eux, le seul aspect déterminant dans cette logique est la préservation du patrimoine. On affirme aussi que la résultante d'actions suivant l'approche de développement durable « peut potentiellement attirer de nouveaux touristes, mais que ce n'est pas un critère en soi »

(2). Toutefois, il arrive que des clientèles interrogent les intervenants à propos du développement durable de la ville en général (2). Pour ce qui est de la promotion de l'image de Québec, certains dépliants sont publiés concernant les parcs et espaces verts dans la ville (2), mais le développement durable n'est pas au cœur des communications touristiques.

Nous avons ensuite cherché à savoir si les acteurs interrogés croyaient que le développement durable à Québec permettait d'attirer davantage de touristes dans la ville, au point de représenter un critère de choix pour certains visiteurs, d'encourager les visites répétitives ou de parler favorablement de Québec (figure 4.32). Ils répondent que « seule une mince clientèle semble attirée par ces éléments » (6). Pourtant, en se rappelant le lien tissé précédemment par les acteurs de Québec entre aménagement et tourisme, on pourrait interpréter que la majorité des visiteurs pourraient y être sensible. Réduire l'intérêt du développement durable à une petite niche de touristes peut donc être simplificateur. On assiste ainsi à une dichotomie : d'une part, les acteurs de Québec s'entendent généralement sur l'importance de se donner des objectifs en termes de développement durable et de poser des gestes concrets, d'autre part, on estime que ce n'est pas *branding* touristique assez fort pour amener des gens à Québec. Si cela apparaît contradictoire, le tout révèle un souci de ne pas vouloir décevoir le consommateur. Éventuellement, ça pourrait renouveler l'attractivité de la ville (6), mais « pour l'instant ça semble insuffisant » (5).

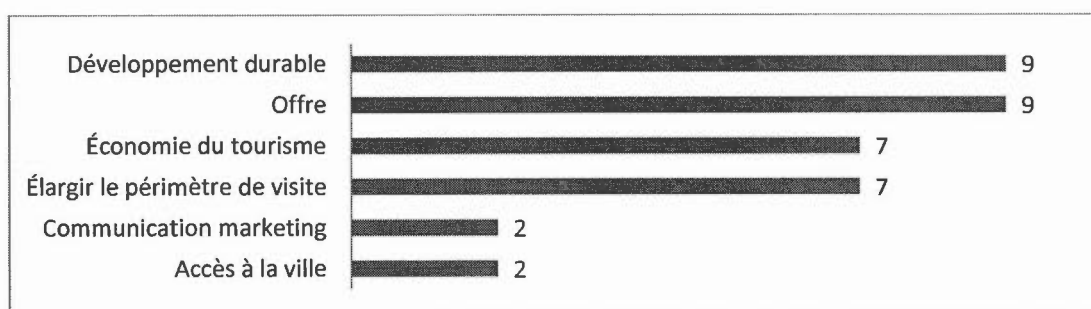
Figure 4.32 Mentions des acteurs concernant l'attractivité du développement durable à Québec



Q11. Croyez-vous que le développement durable à Québec permet d'attirer davantage de touristes dans la ville? Pensez-vous que cela peut représenter un critère de choix pour certains visiteurs? Pour revenir? Pour parler favorablement de Québec?

Une dernière question concernait les priorités stratégiques touristiques à Québec dans les années à venir (figure 4.33). Pour le tiers des participants, les priorités vont vers le renouvellement de l'offre (9) et l'amélioration des politiques de développement durable (9). En effet, il importe à la fois de remettre de l'avant le label Unesco de Québec, notamment auprès des clientèles internationales, de développer le pôle hivernal et de renouveler l'industrie de l'accueil.

Figure 4.33 Mentions des acteurs concernant les priorités stratégiques à Québec



Q7. Parlez-moi de certaines politiques de développement durable mises en œuvre à Québec, d'un point de vue économique, environnemental, social et culturel. Quelles en sont les manifestations concrètes et en quoi ces actions ont-elles affecté le tourisme à Québec? Quelles actions sont les plus déterminantes pour le touriste à votre avis?

Au niveau de l'approche de développement durable, les intentions semblent rester trop souvent dans les documents de planification et trop peu d'actions concrètes

seraient réellement menées à bien. On parle alors d'un « besoin de changer les modes de vie en profondeur ». Une autre priorité est celle de l'élargissement du périmètre de visite à d'autres quartiers (7), notamment les secteurs Saint-Roch, Saint-Jean-Baptiste, Montcalm et même la promenade Samuel-De Champlain. Élargir ce périmètre pourrait éventuellement signifier la prolongation des séjours moyens. La croissance économique du tourisme fait aussi partie des éléments mentionnés, puisqu'il devient « impératif de remplir les hôtels » (7) et dynamiser l'industrie. Des besoins sont aussi soulignés au niveau de la facilité d'accès (2) à la ville par les visiteurs et de ses communications (2).

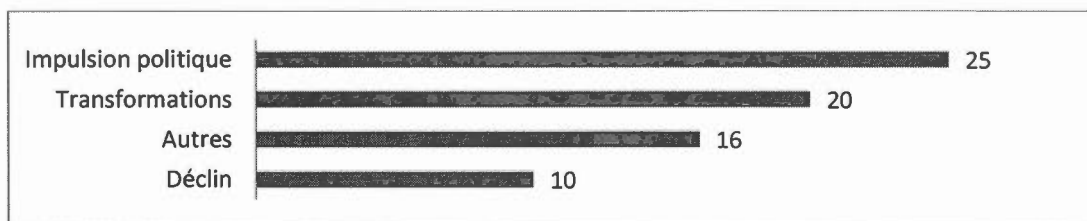
4.2.2 Bordeaux

Nous avons réalisés les entrevues avec les acteurs urbains et touristiques à Bordeaux durant les mois d'octobre, novembre et décembre 2013. Au total, 23 entretiens ont été effectués avec 26 participants, permettant d'aborder leur perception du développement urbain durable. L'échantillon est composé d'élus de la ville (3), de représentants des services municipaux (5) et de collectivités territoriales (5), d'intervenants touristiques, tels que des hôteliers, musées et acteurs du tourisme d'affaires (3), diverses associations reliées au tourisme (5), des organismes variés touchant le développement de la ville (4) et un organisme en lien direct avec les citoyens (1). L'approche repose ainsi sur une pluralité de profils d'acteurs. Rappelons qu'une liste neutre est présentée au tableau 3.1. La durée moyenne des entretiens était de 1h06, variant de 44 minutes à 2h08. Comme le guide d'entrevue (appendice A2) était scindé en trois grandes sections (place du développement durable dans la ville, incidence des actions de développement durable sur l'offre touristique et l'information acheminée aux touristes), c'est de cette façon que nous aborderons les résultats qualitatifs de Bordeaux.

4.2.2.1 Place du développement durable dans la ville

La ville de Bordeaux semble avoir fait une place importante au développement durable, à travers les différentes stratégies de renouvellement urbain. Pour commencer, le figure 4.34 illustre la synthèse des commentaires recueillis auprès des intervenants concernant l'émergence du développement durable à Bordeaux.

Figure 4.34 Mentions des acteurs concernant l'émergence du développement durable à Bordeaux



Q1. Pouvez-vous me raconter, dans vos mots, comment le développement durable a émergé dans les politiques urbaines à Bordeaux? Depuis quand? Pour quelles raisons?

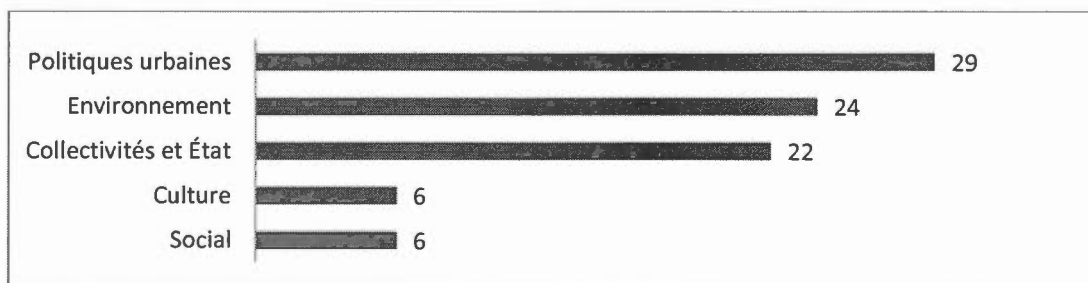
Les acteurs urbains et touristiques rencontrés affirment que le développement durable aurait émergé dans les années 1990, grâce à l'impulsion politique de Alain Juppé (25)¹⁸, élu maire de la ville en 1995. Une forte majorité énumère plusieurs transformations d'envergure (20) vécues à Bordeaux, comme la construction du tramway, l'aménagement des quais ou la revitalisation des quartiers. Le déclin de la ville (10) a été un des moteurs de la démarche, puisqu'au début 1990, « Bordeaux était sale, polluée et souffrait de problématiques de transport ». Parmi les autres éléments mentionnés (16), l'engagement de l'Europe envers l'Agenda 21, celle de la France pour le Grenelle de l'environnement et la mise en place du SCOT à l'échelle

¹⁸ Le chiffre entre parenthèse représente le nombre de mentions reliées à l'élément qui précède ce chiffre. Si au total, il y avait 23 entretiens à Bordeaux, quelques idées peuvent s'être regroupées deux fois dans la même catégorie. Le total peut donc être supérieur à 23.

de l'agglomération, ont certes joué un rôle dans l'engagement de la ville envers le développement durable.

À savoir comment l'approche s'est développée pour la ville et quelles en sont les manifestations concrètes, une dominance dans les réponses est accordée aux politiques urbaines et à l'environnement. Le figure 4.35 illustre d'ailleurs la répartition des réponses.

Figure 4.35 Mentions des acteurs concernant les manifestations concrètes du développement durable à Bordeaux



Q2. De quelle manière l'approche développement durable s'est-elle développée pour la ville? Quelle documentation en témoigne? Quelles en sont les manifestations concrètes?

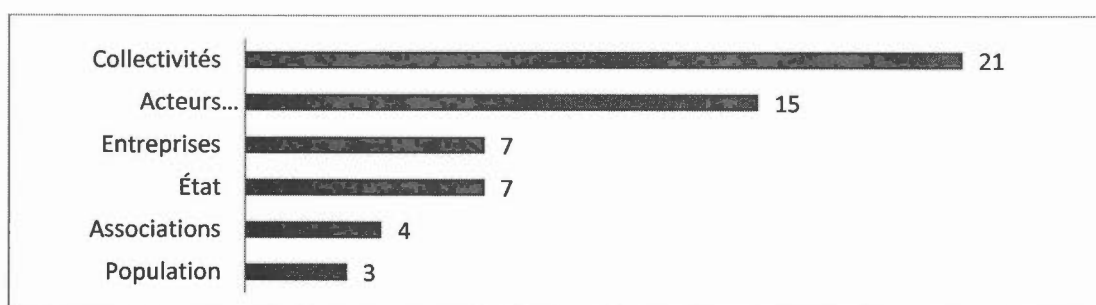
Les acteurs mentionnent de façon unanime les politiques publiques et documents (29) mis de l'avant pour concrétiser les actions, soit le plan vert, la charte d'écologie urbaine, le plan climat ou l'Agenda 21. La mandature d'Alain Juppé repose d'ailleurs sur un « triptyque qui résume les politiques de son administration » : l'Agenda 21, le projet social et le projet urbain. Pour l'ensemble des participants, la mise en œuvre du développement durable est prise sous l'angle environnemental (24). Parmi les stratégies concernant la desserte de transport en commun (14), la moitié des participants reconnaissent comme « acte fondateur » la mise en ligne du tramway en

2003, « révélant une nouvelle politique de déplacement à Bordeaux et entraînant simultanément une requalification de l'espace urbain ». Des actions au niveau du vélo sont citées, notamment la création de pistes cyclables mais aussi l'instauration de prêt de vélo par la Mairie et la mise en place du système V³. La marche est également encouragée par la création de zones en contrôle d'accès en centre-ville, dont 75 hectares sont affectés, et de lieux propices aux piétons, comme la promenade le long des quais. L'aménagement urbain (6) s'insère aussi dans des manifestations concrètes de développement durable évoquées, citant certains projets devenus emblématiques pour la ville. Par exemple, les quais de la Garonne, devenus aujourd'hui un lieu d'appropriation des habitants, s'étalent sur plus de 4,5 kilomètres. Une revalorisation de l'espace public est à l'œuvre à Bordeaux, où l'on voit apparaître de petites places arborées et fleuries.

Une minorité d'acteurs parlent de la gestion des énergies (2), soulignant le projet d'hydroliennes dans la Garonne et l'existence de réseaux de chaleur dans les secteurs industriels. On mentionne aussi la revitalisation des quartiers (2), comme Saint-Pierre, Saint-Michel, les Chartrons, de même que la construction du nouvel Écoquartier Ginko. Cette revitalisation en profondeur de la ville s'amorce ainsi dans les quartiers centraux, avec le ravalement des façades et la requalification du bâti. Les aspects socioéconomiques (6) sont exprimés par « le raccordement des quartiers enclavés grâce au tramway », comme la rive droite. On évoque le logement à coût maîtrisé le long du tram et le combat contre l'insalubrité. La dimension culturelle (6) commentée par le quart des participants se rattache surtout au volet patrimonial, à la reconnaissance Unesco et à la mise en valeur des sites par l'exécution Plan-lumière. La quasi-totalité souligne le rôle des collectivités territoriales et de l'état (22), notamment par un effet d'entraînement des territoires envers des actions de développement durable.

Pour concrétiser la démarche de développement durable de la ville, plusieurs organismes semblent avoir joué un rôle à Bordeaux. Le figure 4.36 présente une synthèse des commentaires des participants concernant l'implication des acteurs dans la démarche de développement durable à Bordeaux.

Figure 4.36 Mentions des intervenants concernant les principaux acteurs impliqués dans le développement durable à Bordeaux



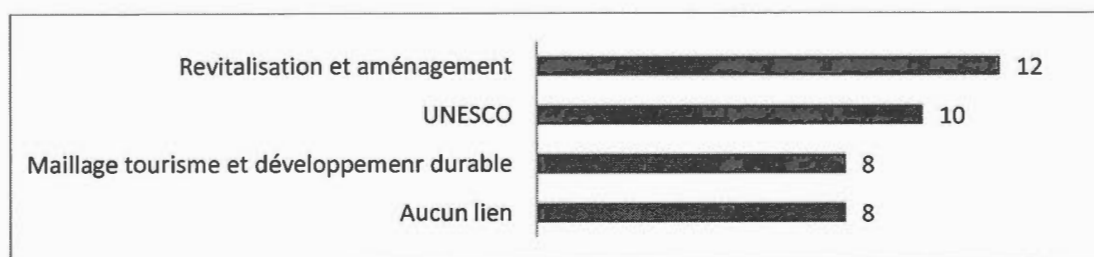
Q3. Quels sont les principaux acteurs impliqués dans la démarche de développement durable et quelle dynamique existe entre ces acteurs? Est-ce des acteurs du tourisme ont été impliqués dans ce processus?

Les intervenants reconnaissent le rôle primordial des collectivités (21), et plus spécifiquement de la Mairie et de la Communauté urbaine de Bordeaux. Pour les interviewés, « les acteurs sont en complémentarité et travaillent ensemble ». Par exemple, la construction du tramway a impliqué à la fois la CUB, la Mairie de Bordeaux et celle des communes touchées par le projet. Qui plus est, la ville, la communauté urbaine et le département de la Gironde détiennent chacun leur propre Agenda 21. Deux participants sur trois révèlent néanmoins « qu'aucun acteur touristique n'a été impliqué dans le développement durable à Bordeaux, ni même consulté » (15). Selon eux, le projet urbain n'a donc pas été construit avec les acteurs touristiques. Les États (7) sont aussi mentionnés, notamment l'Europe pour les différents programmes et fonds déployés pour le développement durable, ainsi que la France pour ses politiques et opérations d'intérêt national. Certaines entreprises (7) et

associations (4) joueraient également un rôle dans le développement durable bordelais, de même que la population (3) par sa participation à la démarche.

Enfin, nous avons interrogé les participants de Bordeaux à propos de l'existence d'une finalité touristique dans la démarche de développement durable. Nous constatons que sur cet aspect, les avis sont mitigés, comme le démontre le figure 4.37.

Figure 4.37 Mentions des acteurs concernant la finalité touristique de l'approche de développement durable à Bordeaux



Q4. Initialement, y avait-il une finalité touristique à l'approche de développement durable à Bordeaux?

Une bonne proportion de participants perçoit la finalité touristique dans la revitalisation et l'aménagement de la ville (12). Selon eux, l'évolution de Bordeaux aurait « créé un climat favorable au tourisme », notamment grâce au tramway, à la requalification des quais et au ravalement des façades. On affirme d'ailleurs que « l'objectif du classement au patrimoine mondial a émergé lorsque la ville a commencé à se transformer ». Cette reconnaissance Unesco (10) aurait donc représentée « un passage clé donnant une nouvelle ambition touristique à la ville ». Le tourisme n'apparaît donc pas exempt de l'approche de développement durable, s'alliant naturellement aux différentes actions et générant un maillage fructueux (8). Or, sans avoir fait partie des intentions initiales, le tourisme serait arrivé comme

« une conséquence inattendue des actions entreprises par la ville » (8). Certains acteurs estiment qu'il n'y avait aucun fondement touristique au projet urbain (8). Une personne souligne ainsi que « les problèmes qui se posaient à Bordeaux en 1995 étaient plus primaires que la question touristique et les changements majeurs entamés avaient pour but d'améliorer la qualité de vie des bordelais », non pas d'attirer des visiteurs.

4.2.2.2 Incidence des actions de développement durable sur l'offre touristique

Pour comprendre l'incidence des actions du développement durable sur l'offre touristique urbaine à Bordeaux, nous avons demandé directement aux participants s'ils établissaient un lien entre développement durable de la ville et tourisme, et si la démarche avait changé l'offre touristique bordelaise ou la pratique de la ville. On répond majoritairement en faisant le lien entre développement durable et le comportement du touriste dans la ville, notamment sa mobilité (17). À travers l'initiative du tramway et la piétonisation de certains secteurs, « les déplacements urbains ont été facilités et l'expérience touristique bonifiée ». Comme la ville offre désormais des moyens écologiques de la visiter, le périmètre de visite se serait étendu et les lieux intéressants, comme les parcs, espaces publics et monuments, multipliés.

Encore une fois, on parle du tourisme comme résultante des transformations urbaines (9), car sa croissance est perçue comme une conséquence directe de l'amélioration du cadre de vie. Par exemple, on mentionne que « le tramway a été un vecteur de la requalification de l'espace public, contribuant à redonner une attractivité à la ville ». On signale aussi le réaménagement et l'espace (6) comme élément ayant contribué à cette mise en tourisme, puisque « l'aménagement des quais ou des espaces publics a souvent été combiné ou suivi par des campagnes de ravalement de façades des

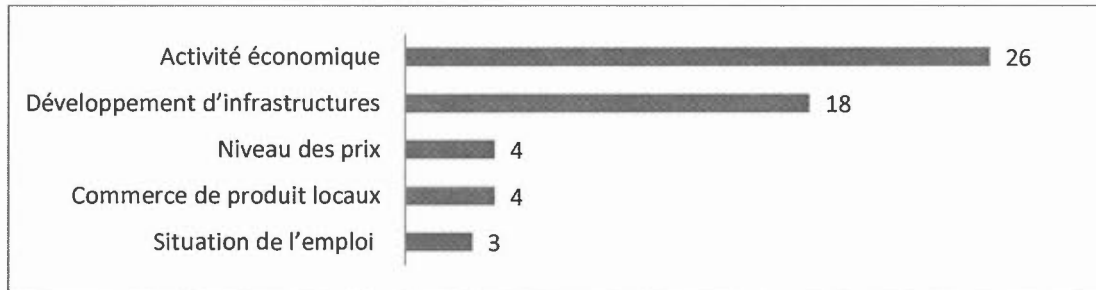
bâtiments et d'illumination ». Ainsi, l'ensemble de ces actions aurait redonné beauté et charme à la ville. Quelques acteurs mentionnent aussi l'apaisement de la ville (4) comme facteur considérable dans l'appréciation des touristes, ces derniers reconnaissant les grands espaces, l'aspect sécuritaire de la ville et le faible niveau de bruit dans le centre. Enfin, une personne sur cinq affirme que le développement durable n'est pas déterminant en tourisme (5). Ils considèrent la démarche soit trop sommaire pour distinguer la ville de Bordeaux par rapport à d'autres destinations urbaines, soit incompatible avec toute forme de tourisme urbain.

Nous avons ensuite demandé aux participants de décrire les politiques de développement durable mises en œuvre à Bordeaux, d'un point de vue économique, environnemental, social et culturel. En abordant des manifestations concrètes pour chacune des dimensions, nous cherchions à comprendre si ces actions pouvaient avoir affecté le tourisme à Bordeaux.

Économie

Lorsqu'on aborde l'économie (figure 4.38), l'incidence de l'activité économique (26) sur le tourisme fait l'unanimité pour les acteurs interrogés à Bordeaux. La présence de boutiques et de services diversifiés participent ainsi à l'animation de la ville et à son attractivité, contribuant à la mixité fonctionnelle et la vitalité urbaine. On évoque d'ailleurs une « nouvelle convivialité générée par la réhabilitation de certains hangars » le long de la Garonne, accueillant désormais commerces et cafés, alors que ce lieu était complètement délabré et inoccupé autrefois. La diversification de l'offre touristique liée au fleuve est aussi mentionnée, en lien avec le réaménagement des quais, le transport par le fleuve ou le développement de l'industrie des croisières.

Figure 4.38 Mentions des acteurs concernant la dimension économique du développement durable à Bordeaux



Q7. Parlez-moi de certaines politiques de développement durable mises en œuvre à Bordeaux, d'un point de vue économique, environnemental, social et culturel. Quelles en sont les manifestations concrètes et en quoi ces actions ont-elles affecté le tourisme à Bordeaux? Quelles actions sont les plus déterminantes pour le touriste à votre avis?

Une grande majorité souligne le développement d'infrastructures (18), invoquant la construction du Pont Jacques-Chaban-Delmas (figure 4.39), nouvel emblème de Bordeaux et l'accès à la ville par différents modes de transport. Par exemple, l'aéroport de Bordeaux compte désormais le terminal Billy, utilisé exclusivement pour les vols à bas coût, la gare Bordeaux Saint-Jean se rapprochera de Paris (2h) grâce à la future ligne à grande vitesse et nombreux bateaux de croisières font escale dans le Port de la lune. On discute également de la requalification des équipements d'accueil dans l'hôtellerie, du développement des circuits touristiques et du déploiement de l'œnotourisme. La construction du nouveau Stade à Bordeaux-Lac et le développement d'infrastructures d'envergure dans les Bassins-à-flots, comme le futur CCVB, sont aussi commentés.

Figure 4.39 Pont Jacques-Chaban-Delmas



Source : Auteur.

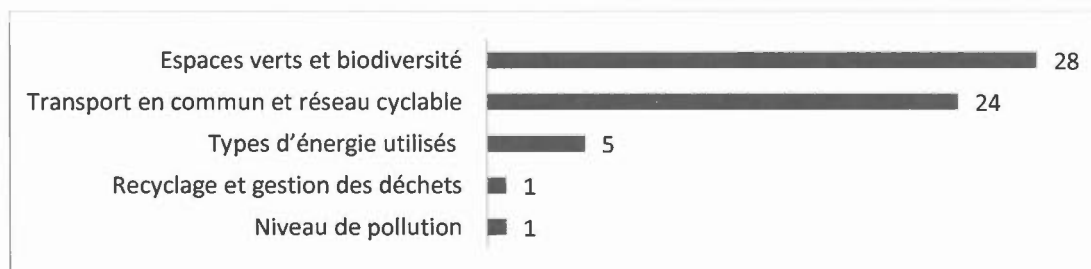
La situation de l'emploi (3) est aussi mentionnée par une minorité de participants, qui soulignent que le taux de chômage demeure élevé (15,2 % > moyenne nationale 13,2 %) malgré un dynamisme général de la ville (INSEE, 2012). On discute des produits locaux (4) en précisant l'intérêt de l'économie solidaire, de la production agricole locale et du facteur d'attractivité majeur que représente le monde du vin. Finalement, au niveau des prix (4), quelques acteurs précisent que « l'hyper-centre s'est relativement embourgeoisé, ce qui aurait une incidence sur le coût de la vie dans les secteurs centraux ».

Environnement

La partie environnementale (figure 4.40) est considérée comme la dimension du développement durable la plus évidente à percevoir pour les touristes. À ce sujet, la thématique des espaces verts et de la biodiversité (28) dominent les commentaires des acteurs urbains et touristiques. Le travail effectué sur « le plan paysager apparaît

comme une clé de la transformation de Bordeaux » qu'on appelait autrefois, la belle endormie. Diverses actions d'aménagements (11) auraient changé la manière de circuler en ville et suscité un nouvel intérêt pour le visiteur, telles que la requalification des quais, la réhabilitation des pontons le long de la Garonne, la création du miroir d'eau, le ravalement des façades et l'instauration d'espaces publics.

Figure 4.40 Mentions des acteurs concernant la dimension environnementale du développement durable à Bordeaux



Q7. Parlez-moi de certaines politiques de développement durable mises en œuvre à Bordeaux, d'un point de vue économique, environnemental, social et culturel. Quelles en sont les manifestations concrètes et en quoi ces actions ont-elles affecté le tourisme à Bordeaux? Quelles actions sont les plus déterminantes pour le touriste à votre avis?

L'ouverture sur le fleuve a changé bien des choses pour les habitants, puisque qu'auparavant, l'accès était refusé sur toute sa longueur. L'aménagement des quais par le paysagiste Michel Corajoud offre ainsi une « nouvelle valorisation de l'espace, un côté apaisant et un lieu inspirant pour les résidents et les touristes » qui se promènent désormais nombreux aux abords de la Garonne. Le miroir d'eau, positionné devant la place de la bourse afin qu'elle s'y reflète, est « pris d'assaut par les enfants l'été, les résidents et les touristes ». De plus, les espaces verts instaurés sur la rive droite contribuent à la végétalisation de cette ville, reconnue pour être minérale. À travers un programme de requalification du bâti (2), des logements et du patrimoine historique bordelais, on souligne que « le ravalement des façades a fait ressortir des merveilles, contribuant à valoriser les espaces publics nouvellement

créés ». Par exemple, les quartiers Saint-Pierre et Saint-Michel comportent de nombreux bâtiments du XVIII^e siècle.

Des acteurs évoquent aussi un programme de verdissement (5) à l'échelle de l'agglomération, afin d'arriver à 55 000 hectares de nature grâce à un plan vert et un plan d'accompagnement des jardins privés. Selon eux, « se préoccuper des espaces verts implique de développer la gestion raisonnée des parcs en croisant les regards historiques et la gestion écologique ». Développer une offre touristique autour de ces aspects répondrait ainsi à la demande de certains touristes s'intéressant à l'environnement urbain. Le caractère vert de la ville semble ainsi apporter une contribution à l'attractivité touristique. Multipliés au fil des années, on cite notamment le Parc aux Angéliques sur la rive-droite, le jardin botanique et espaces verts dans les écoquartiers. La politique Bordeaux Re-Centre, prévoit d'ailleurs des continuités vertes entre les différents quartiers. Certains estiment que « la multiplication des jardins partagés et la végétalisation des rues concourent aussi à l'attractivité touristique ». Suivant une politique de labellisation des parcs et de jardins remarquables du ministère de la culture, la verdure est mise de l'avant à l'office du tourisme de Bordeaux. En effet, « des visiteurs souhaitent désormais découvrir les parcs et jardins de la ville et obtenir certaines explications », comme le jardin public par exemple (figure 4.41).

Figure 4.41 Jardin public

Source : Auteur.

Au contraire, une minorité d'acteurs estiment que « le verdissement n'est aucunement représentatif de Bordeaux », qualifiant la ville de minérale. « Cela frappe particulièrement à l'été lorsqu'on cherche un arbre pour se mettre à l'ombre sur les quais ». On doute ainsi de l'évolution de la superficie des espaces verts dans les dernières années. Par ailleurs, quelques participants réfèrent plutôt à la beauté du littoral (2) et soulignent « la chance de vivre dans un environnement protégé sur la côte Aquitaine ». Pour eux, « la préservation des grands sites, comme la Dune du Pilat, le bassin d'Arcachon ou les parcs naturels marins, témoignent d'une volonté de préserver ces grands paysages qui sont des facteurs d'attractivité en Gironde » (2). À leurs yeux, l'océan et les espaces naturels sont assez recherchés des touristes, contrairement à d'autres régions plus bétonnées. Le touriste a d'ailleurs désormais la possibilité de découvrir de manière non polluante un territoire préservé, notamment à vélo, ce qui l'incite à avoir une pratique plus respectueuse du lieu visité.

Le transport en commun et alternatif (24) est également un sujet discuté par l'ensemble des acteurs interrogés à Bordeaux. En termes de mobilité (16), on mentionne les modes de déplacement doux que sont le tramway, le vélo, la marche, le transport public fluvial et l'intermodalité entre ces types de transports. On évoque aussi les 75 hectares en contrôle d'accès pour les voitures au centre-ville, les stationnements incitatifs, la diminution de la part modale de la voiture, le covoiturage, la voiture en libre-service et l'idéologie de la métropole du quart d'heure. Selon les participants, « l'arrivée du tramway a libéré la ville de l'automobile et a permis de montrer à nouveau sa beauté en redonnant sa place au piéton ». Le tramway faciliterait d'ailleurs les déplacements des visiteurs, argument devenu incontournable lors de l'organisation d'événements. Des alternatives de mobilité douce sont aussi offertes à la population et aux touristes, notamment via la Maison du vélo et le Vcub. « Le vélo représente désormais un élément sympathique dans la ville, qui contribue à l'image de qualité de vie ». Selon un classement récent, Bordeaux serait la première ville cycliste de France et la 4^e au monde (OTB, 2014). On précise qu'aujourd'hui, le centre-ville de Bordeaux accueille beaucoup moins de voitures et offre de nombreuses rues piétonnes. Pour le touriste, il est possible de visiter la ville de façon autonome, à pied, en vélo, en bus, en bateau et en tramway.

Aux dires des participants, ces multiples gestes en termes de transport amènent les gens à changer leurs pratiques. Cette dimension concrète permet donc de « plonger les résidents et visiteurs dans une nouvelle réalité ». Par exemple, l'accès réglementé du centre-ville aide les gens à comprendre que la voiture n'est pas une fin en soi. « Même le client inconditionnel de la voiture, qui voulait absolument venir se stationner devant son hôtel autrefois, a évolué. Désormais, plusieurs font aussi le choix de prendre le tramway pour aller à la gare au lieu d'appeler un taxi ». Les gens ont appris à marcher et à prendre le transport en commun et cela ressort dans les

entretiens comme le résultat de maintes politiques menées dans de nombreuses villes en France et dans le monde. L'ensemble des actions amènent ainsi une amélioration de l'accessibilité et module la façon de se mouvoir dans la ville. Avec ces dispositifs, la part de la voiture dans l'hyper-centre est tombée à 14 %, diminution en faveur de la marche à pied (54 %), des transports collectifs urbains (22 %) et du vélo (8 %) (CUB, 2009a). On reconnaît aussi des améliorations en termes de bruit, de pollution et de qualité de l'air. Pour les participants, ces éléments contribuent à rendre Bordeaux plus appréciable aux yeux des touristes.

Par ailleurs, une série d'animations a été menée autour du développement durable, comme le premier dimanche du mois sans la voiture qui existe depuis 1998. C'est d'ailleurs « un moyen de faire marcher les Bordelais et les touristes dans la ville ». De plus, « comme le tramway a permis de façonner des espaces publics et réduire la place de l'automobile, c'est plus agréable d'être un piéton dans Bordeaux ». Certains nuancent néanmoins ce point de vue en précisant que « si à l'intra-court, il est très facile de se déplacer en vélo, à pied, en tramway ou en bus, il est plus compliqué de rejoindre les projets touristiques sur l'ensemble de la CUB ». C'est aussi vrai pour les Châteaux vinicoles qui demeurent pourtant si proches. Finalement, la compagnie TransGironde¹⁹ est beaucoup utilisée par les habitants et les touristes, notamment pour se rendre sur la côte. Les grands sites sont ainsi desservis à une bonne fréquence.

Les énergies nouvelles (5) ressortent aussi dans la dimension environnementale, mais de façon moins prononcée. On cite surtout la plate-forme hydrolienne à 38 mètres sous l'eau dans la Garonne (Mairie de Bordeaux, 2014a). L'arrivée des bornes de

¹⁹ TransGironde : Réseau de transport interurbain en Gironde.

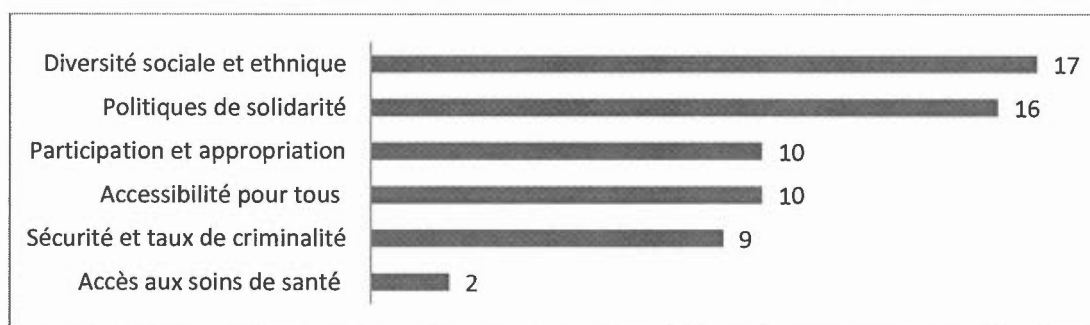
recharges sur la voie publique de Bordeaux pour alimenter les nouvelles voitures électriques en libre-service, structure dénommée BlueCub, est aussi mentionnée. Un autre élément abordé touche la thématique de l'eau (2). Des acteurs précisent « que tout en augmentant le patrimoine vert de la ville, Bordeaux a réussi à réduire de 70 % sa consommation en eau entre 2002 et 2014 » (Mairie de Bordeaux, 2014a). Si cette réduction n'est pas directement visible pour les touristes et les résidents, ces derniers peuvent néanmoins « constater la progression des espaces verts, sachant que deux fois moins d'eau est utilisée derrière ». Enfin, on souligne parmi les résultats de l'Agenda 21, une réduction de 63 % de pompage dans les nappes phréatiques profondes entre 2002 et 2013 (Mairie de Bordeaux, 2014a).

Les deux derniers éléments mentionnés en environnement sont la pollution (1) et la gestion des déchets (1). Un participant mentionne « qu'au moment de choisir de visiter un endroit, une forte pollution peut donner une image globale dégradée ». Ainsi, à un niveau excessif, la pollution peut être rédhibitoire, même si peu de gens diront clairement qu'ils viennent à Bordeaux pour sa qualité de l'air. Pour ce qui est de la gestion des déchets, il est mentionné que « les touristes se comportent différemment selon l'espace ». Le touriste serait davantage précautionneux lorsqu'il est dans un espace naturel par rapport à un espace urbain. On affirme donc qu'il « faudrait davantage travailler sur de petits éco-gestes vecteurs de changements ». Le fait de végétaliser la ville incite ainsi au bon comportement des touristes et des habitants. L'embellissement de Bordeaux et son engagement dans le développement durable renforcerait donc sa préservation par les utilisateurs de la ville.

Social

Concernant la dimension sociale (figure 4.42), la mixité (17) ressort dans le discours de plusieurs acteurs en termes de diversité sociale et ethnique, mais on ne fait pas de liens directs avec le tourisme et les avis sont mitigés. Certains affirment que « le projet de mixité sociale à Bordeaux avance bien, notamment grâce aux animations dédiées à certains publics et organisées par la ville, ainsi que le travail interculturel effectué par les Centres d'animation ». On mentionne aussi des projets participatifs dans les quartiers, notamment la végétalisation des rues, qui peuvent créer un lien social et une convivialité nouvelle dans les espaces publics.

Figure 4.42 Mentions des acteurs concernant la dimension sociale du développement durable à Bordeaux



Q7. Parlez-moi de certaines politiques de développement durable mises en œuvre à Bordeaux, d'un point de vue économique, environnemental, social et culturel. Quelles en sont les manifestations concrètes et en quoi ces actions ont-elles affecté le tourisme à Bordeaux? Quelles actions sont les plus déterminantes pour le touriste à votre avis?

D'autres parlent des actions d'aménagement effectuées pour accueillir les familles et les jeunes durant l'été, comme le quai de sports à Saint-Michel ou le lac à Bordeaux-Lac. En opposition, des participants dénoncent le peu d'efforts faits par Bordeaux au niveau de la mixité, rappelant les périodes de gentrification des quartiers Saint-Pierre et Mériadech. Pour ces participants, « Bordeaux ne s'appuie pas sur la richesse de sa

diversité ». Enfin, on précise qu'une « population nouvelle arrive à Bordeaux » ce qui « fait évoluer la sociologie bordelaise ».

Les politiques de solidarité (16) sont abordées par deux acteurs sur trois, qui évoquent les thèmes de l'économie sociale et solidaire, du logement et des populations marginalisées. En termes d'économie sociale et solidaire, la ville apporte son soutien aux Associations pour le maintien de l'agriculture paysanne (AMAP). Cette association encourage les circuits courts entre producteurs et consommateurs, permet une solidarité territoriale au niveau de l'alimentation et offre une tarification à dimension sociale. On souligne qu'à la Mairie, « certaines réflexions portent sur l'intégration de clauses sociales et environnementales dans les conditions d'achats sur les marchés ». Pour ce qui est du logement, les interlocuteurs affirment qu'il « existe aujourd'hui à Bordeaux une production innovante de logement social » et que cela a un « impact sur le bien-vivre ensemble ». On cite aussi les efforts de raccordement de quartiers isolés, comme la Rive-droite ou Bacalan, la création de logements à coûts maîtrisés le long du tracé du tramway, ainsi que le combat à l'insalubrité. Les projets de construction comme l'Écoquartier Ginko, les Bassins à flots, la Bastide Niel et Darwin, majoritairement construits dans des friches industrielles, intègrent aussi la création de logements sociaux. Qui plus est, « le quartier d'habitat social Grand Parc pourrait être bientôt être reconnu comme quartier de grande qualité en raison de sa localisation (800 mètres du centre-ville) et de ses équipements (ex : salle des fêtes, centre d'animation, bibliothèque) ». Pour ce qui est des populations marginalisées, différentes actions sont menées à l'aide du Conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance (CLSPD) depuis dix ans, notamment via les hébergements spécifiques, le travail des arts de la rue ou encore le programme TAPAJ. Malgré ces initiatives, des acteurs considèrent que « Bordeaux n'est pas une ville réputée pour son action sociale » et nient carrément le lien entre le social et le tourisme.

Le sujet de l'accessibilité pour tous (10) mène les participants à évoquer les labels « tourisme et handicap », « destination pour tous » et « famille plus ». On précise qu'une « valeur essentielle du patrimoine est son accessibilité à tous types de publics, que ce soit les familles, les personnes à mobilité réduite ou les non-voyants ». La ville compterait d'ailleurs près de 55 000 places de stationnements handicapés géolocalisables (Mairie de Bordeaux, 2014a). Bordeaux aurait aussi été « la première ville de France à offrir des circuits de visites entièrement adaptés aux personnes à mobilité réduite, incorporant notamment des plans reliefs devant les bâtiments à vocation patrimoniale et touristique ». On souligne aussi les actions menées par les acteurs de la ville et du tourisme afin que la ville puisse bien accueillir les voyageurs en famille. Aux dires des participants, ce genre d'actions a certes joué un rôle dans l'attractivité urbaine pour les personnes concernées.

La sécurité (9) est aussi mentionnée par les participants, évoquant le côté sécuritaire de la ville et son caractère apaisé depuis les transformations urbaines. Le travail de la police est mentionné par certains participants, mais on parle aussi d'initiatives, comme la « Festive-Attitude », pour pallier aux problématiques nocturnes. On souligne aussi qu'il existe trois piliers à la tranquillité, soit la prévention, la répression et la solidarité. Les acteurs interrogés affirment que « la sécurité participe à l'image globale de la ville et qu'il importe de la préserver ». Enfin, quelques personnes évoquent les soins de santé (2), notamment pour les jeunes de la rue, à l'aide d'une association qui fait le suivi de la toxicomanie et des addictions. Les éléments mentionnés sont donc surtout au niveau de la prévention pour les jeunes, les itinérants (sans domicile fixe), les toxicomanes, les aînés et de la réinsertion sociale.

Par ailleurs, la thématique de l'appropriation de l'espace par les habitants ressort fortement dans les entretiens (10). On souligne que « depuis la transformation de la ville, les espaces extérieurs et les terrasses sont beaucoup plus animés » (figure 4.43).

Figure 4.43 Place Saint-Pierre et ses terrasses



Source : bordeaux-tourisme.com.

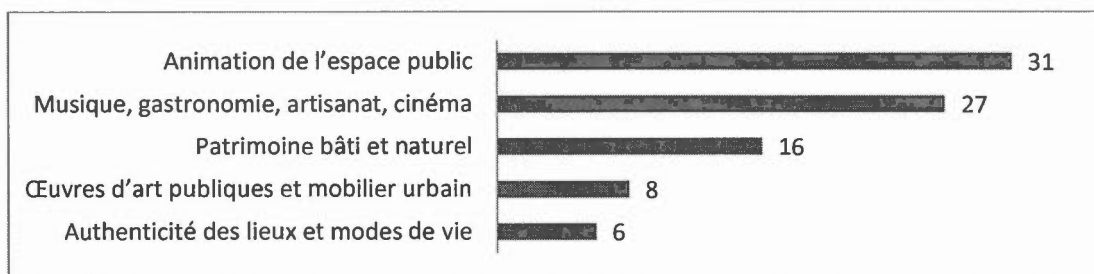
« Autrefois, les gens allaient moins en ville alors qu'aujourd'hui, les Bordelais se l'approprient ». On parle d'une « nouvelle qualité de vie urbaine pour les habitants », mais aussi pour les touristes (3). L'atmosphère de la ville et les espaces publics auraient contribué à recréer une convivialité autour de la restauration et de la gastronomie, grâce notamment aux terrasses créées sur les quais et dans la ville. L'hypercentre est aussi très prisé : « les gens se baladent, prennent leur temps, s'installent aux terrasses, prennent le café ou l'apéro ». Les randonnées périurbaines et l'accessibilité aux espaces de nature de la CUB ou de toute la région, participent à cette nouvelle appropriation de l'espace. Les vignes, les forêts, la campagne et les plages océanes sont notamment citées. La participation citoyenne (2) joue aussi un rôle, se manifestant à travers des séances d'information et de consultations publiques

concernant les différents projets menés dans la ville. Enfin, « les Bordelais sont désormais très fiers de leur ville » (2). « L'ouverture sur le fleuve a ainsi changé le regard que Bordeaux portait sur elle-même ».

Culture

Pour ce qui est de la dimension culturelle (figure 4.44), l'animation de l'espace public (31) se distingue en premier lieu dans le discours des acteurs, notamment en raison des nombreux festivals et événements tenus à Bordeaux durant l'année. On parle notamment de la Fête du vin, de la Fête du fleuve, de l'été métropolitain et des Épicuriales. Ces festivals « attirent beaucoup de visiteurs en plus de faire sortir les Bordelais ». On dit même que « certaines de ces manifestations sont aujourd'hui devenues des locomotives pour le tourisme ». Bordeaux étant reconnu comme la capitale mondiale du vin, tous les événements qui sont liés à cette thématique, telle que la Fête du vin, fonctionnent très bien. Les grands événements et manifestations culturelles (4) organisés concernent à la fois le touriste régionale ou internationale que la population locale. On a donc voulu « redonner à Bordeaux de grandes manifestations emblématiques en lien avec le vin », éléments faisant sa réputation mondiale. Ces grands événements, qui n'existaient plus depuis plusieurs années, « représentent une relance de la politique culturelle ». Une attractivité nouvelle ressort de cette programmation, témoignant d'une « volonté que la culture envahisse la ville », sans être confinée dans les lieux fermés.

Figure 4.44 Mentions des acteurs concernant la dimension culturelle du développement durable à Bordeaux



Q7. Parlez-moi de certaines politiques de développement durable mises en œuvre à Bordeaux, d'un point de vue économique, environnemental, social et culturel. Quelles en sont les manifestations concrètes et en quoi ces actions ont-elles affecté le tourisme à Bordeaux? Quelles actions sont les plus déterminantes pour le touriste à votre avis?

Un des défis soulignés par quelques participants est qu'il « faudrait faire de ces manifestations des éco-manifestations » (3). La Mairie oblige déjà l'engagement des organisateurs en termes de développement. « Le Conseil général de la Gironde travaille sur la question des manifestations responsables depuis sept ou huit ans ». Celui-ci mène d'ailleurs un programme appelé « scènes d'été », qui finance des festivals, spectacles et concert durant la saison estivale, offerts gratuitement en majorité, ce qui permet à la fois aux touristes et aux habitants d'avoir accès à la culture. On notera aussi que depuis 2011, la CUB détient des compétences sur les objets culturels d'intérêt communautaire, percevant la culture et les sports comme des outils pour créer du lien social. Par ailleurs, l'offre fluviale de Bordeaux, très limitée selon certains, renforce le besoin d'approfondir la réflexion sur le fleuve et son potentiel en terme d'animation. La politique culturelle de la ville est aussi dénoncée pour ne pas avoir été mise en tourisme (5). Malgré un tissu assez riche, la stratégie culturelle n'apparaît donc pas toujours claire.

Les nombreux commentaires sur l'industrie culturelle (27) touchent l'offre muséale, les équipements culturels, le CCVB et l'émergence de talents. Si plusieurs affirment

que « l'offre est restreinte et insuffisante » (5), il y aurait toutefois « une volonté de développer de grands équipements culturels métropolitains », comme de grandes salles de spectacles. Parmi les infrastructures culturelles (4), on cite le parc animalier et végétal du Bourgaillh, les cascades de Garonne, l'auditorium, le Rocher de Palmer, la patinoire, le Pain Gallant et le Casino. En terme de spectacles, « Bordeaux offre une programmation dans un répertoire classique de haute qualité, mais aussi un registre très contemporain et innovateur ». On mentionne le festival Novart comme grand événement culturel impliquant les acteurs locaux. De plus, il y a le projet des « Cascades de Lormont » qui est un projet aqua-ludique. La volonté d'Alain Juppé d'aider les acteurs locaux dans le développement d'activités est aussi soulignée. Le futur CCVB (9) est aussi mentionné par plusieurs. Ce projet, qui vise à raconter l'histoire des grandes civilisations du vin, construira, autour du thème un parcours interactif, multimédia et pédagogique. « Patrimoine immatériel depuis l'aube des civilisations, le vin est un produit raffiné qui a tissé des liens entre les hommes et qui est à l'origine d'un grand commerce mondial. » Comme le vin est le premier facteur composant la réputation et la notoriété de Bordeaux, la nouvelle Cité des civilisations du vin sera un outil indispensable de l'offre touristique (2) et participera à renouveler son attractivité.

Par rapport à l'émergence de talents (3), des actions naissent davantage du niveau associatif que des politiques publiques. Par exemple, le « tremplin des quartiers » répond à des objectifs culturels et de mixité jeunesse. Ce concours entre des groupes de jeunes musiciens rassemblent les lauréats de chaque quartier lors d'une grande soirée pour les valoriser et les mettre en concurrence. Au niveau des efforts de la ville en faveur des talents locaux (2), il existe également le concours « talents inter quartiers ». La Maison écocitoyenne utilise aussi ces talents pour mettre en valeurs de bonnes pratiques de développement durable.

Dans la dimension culturelle, le patrimoine (16) est la troisième thématique la plus abordée par les acteurs urbains et touristiques. Ces derniers mentionnent le ravalement des façades, la reconnaissance Unesco et le plan lumière en 2001. Depuis une dizaine d'années est apparue l'obligation décennale de ravalement de façades dans le secteur préservé. En 1976, la rue Sainte-Catherine est devenue piétonne. Elle est aujourd'hui une artère commerciale très achalandée et prisée, autant des touristes que des résidents. Par ailleurs, Bordeaux se classait Ville d'Art et d'histoire en 2009. On parle aussi du plan lumière, dont les acteurs interrogés se remémorent l'illumination du premier monument en 2001, la place de la bourse. Quelques participants parlent du « patrimoine comme un projet de transmission » (4), évoquant « la restitution de l'ensemble du XVIII^e siècle, parmi les plus beaux d'Europe et les plus grands du monde, grâce au ravalement des façades des bâtiments et du classement Unesco ». Cette reconnaissance Unesco représente 1800 hectares classés au patrimoine mondial (3), ce qui en fait le plus grand ensemble urbain qualifié pour son patrimoine. Si de la rive droite, on obtient un superbe panorama sur toute la façade des quais, on y retrouve aussi de grands espaces verts et le jardin botanique. Il est dit que « l'inscription Unesco a eu un effet mécanique sur la fréquentation, désormais inscrite dans les circuits par les tours opérateurs, donnant une autre dimension touristique à la ville ». On utilise même le vocable « effet Unesco » pour évoquer le lien de cause à effet entre le classement et l'accroissement de l'achalandage. Le défi est désormais de conserver ce label qui a un tel retentissement sur le plan international.

Ce qui attire les touristes à Bordeaux, dans la perception des acteurs, c'est la vieille ville, l'hyper centre, les pierres, le passé Unesco et le Port de la Lune. Si le cœur historique est le quartier le plus visité par les touristes, le périmètre avance progressivement et « on pourrait imaginer qu'il y ait des visites patrimoniales dans

des endroits où on n'attend personne aujourd'hui, comme le Chai des farines à la Bastide, par exemple ». Bien que les visiteurs s'orientent d'abord vers le patrimoine matériel, comme la richesse des bâtiments et de la pierre, d'autres se tournent vers le patrimoine immatériel. « Plusieurs grands architectes (2) ont œuvrés dans la ville, notamment Chumi, Nouvelle, Stark, Portzamparc ou Le Corbusier ». Puisque l'architecture fait partie de la culture, un itinéraire existe aussi à Bordeaux autour de l'architecture intemporelle.

Lorsqu'on parle des œuvres d'art public (8), on parle des objets culturels et espaces phares dans la ville. On mentionne l'exposition de Jaume Plensa, organisée par la Mairie en 2013 (figure 4.45). Affirmant que « l'art doit être dans la ville », la disposition d'œuvre d'art public le long du tramway est un autre exemple des actions entreprises sur cet aspect. Relativement aux espaces publics, on affirme que « la traditionnelle place phare de Bordeaux pour les fêtes et rassemblements est passée des Quinconces aux Quais ». Certains disent même que « le centre de gravité de la ville se déplace maintenant vers les Bassins à flot et le nouveau pont ». Une minorité mentionne l'instauration de refuges périurbains sur la CUB (2), nouvelle forme d'animation du territoire permettant la découverte d'espaces verts à proximité de la ville. « Ce projet suscite une nouvelle réflexion sur la randonnée périurbaine, permettant un tourisme de proximité ». Enfin, la Maison écocitoyenne travaille avec différents artistes pour encourager la création d'une œuvre d'art collective. « Par ces projets, des gens se rencontrent, créent un lien et construisent ensemble. Derrière, il y a aussi une réduction des déchets à la source car l'œuvre se fait à partir d'objets réutilisés ».

Figure 4.45 Œuvre d'art publique dans la ville (Jaume Plensa)



Source : Auteur.

L'authenticité (6) est aussi mentionnée dans les entretiens par rapport à l'ambiance de la ville et au patrimoine immatériel. Les acteurs affirment que « le cadre de vie et l'ambiance de Bordeaux plaît beaucoup aux visiteurs ». Il est d'ailleurs possible d'étendre le territoire touristique lorsque des touristes veulent s'immiscer plus en profondeur. « Après une première découverte de Bordeaux, les visiteurs commencent à vouloir voir plus loin ». Il existe donc un potentiel touristique bien plus grand que ce qui est mis en avant aujourd'hui. Certains soulignent que « Bordeaux est peut-être trop porté sur le patrimoine matériel, au détriment de l'immatériel ». Ce dernier peut être culinaire, gastronomique, vestimentaire ou évoquer les couleurs, la façon de parler, les accents, etc. « Ce patrimoine immatériel représente aussi une richesse qui mériterait d'être davantage considérée ». Par ailleurs, le quai des sports est considéré comme un « lieu authentique approprié par les jeunes de Bordeaux et certaines familles de touristes ». Enfin, on mentionne les actions du Bruit du frigo (2), collectif urbain élaborant des opérations flashes pour changer le regard sur certains lieux à travers la ville, comme par exemple, le Toit de la Benaugue à la Bastide.

Évolution de la clientèle touristique

L'incidence du développement durable sur le tourisme a aussi été abordée en entretien à Bordeaux. Lorsqu'on demande aux acteurs s'ils ont remarqué des changements positifs ou négatifs ces dernières années concernant la clientèle touristique, ils parlent d'une « augmentation spectaculaire de l'achalandage, de l'occupation hôtelière et l'accroissement du nombre d'hôtels » (19). On utilise même le terme « explosion » pour qualifier l'accroissement de la fréquentation des visiteurs à Bordeaux, témoignant d'une fracture entre avant et après le réaménagement des quais, la construction du tramway et la reconnaissance Unesco. Ces changements réalisés dans une approche de développement durable semblent donc avoir joué un rôle dans cette hausse. Ainsi, les nuitées vendues ont bondi de 75 % entre 2003 et 2014 (OTB, 2015c). Cela est encore plus marqué en saison estivale. Par exemple, lors d'un entretien, un hôtelier de l'hyper-centre de Bordeaux nous expliquait « qu'en juillet, son taux d'occupation est passé de 53,3 % en 1997 à 88,8 % en 2013 ». D'autres acteurs mentionnent que « l'offre d'accueil bordelaise s'est densifiée et qualifiée afin de répondre à la demande croissante de visiteurs ». En effet, le nombre de chambres disponible s'est multiplié par trois (OTB, 2015c).

Avec la notoriété des visites de monuments, des tours de ville et la visite de vignobles, « les attraits se diversifient dans la ville » (13). L'activité des congrès bénéficie maintenant de la nouvelle desserte de tramway jusqu'au parc des expositions. Enfin, on mentionne que « les touristes agissent différemment dans la ville » (9). Comme Bordeaux fait beaucoup parler d'elle, plusieurs visiteurs s'arrêtent désormais spontanément pour profiter de ses attraits. En effet, dans le passé, peu de touristes s'arrêtaient dans la ville qui était sans grand intérêt touristique. « Les gens venaient à Bordeaux en raison de la mauvaise température sur la côte ou pour faire les boutiques. Aujourd'hui, les gens viennent se promener, profiter des nombreux attraits

et utilisent différentes modalités de transport ». On nuance néanmoins ce propos en disant que si la ville s'est transformée, « les changements dans la clientèle sont plutôt liés à une évolution des comportements en général dans la société ».

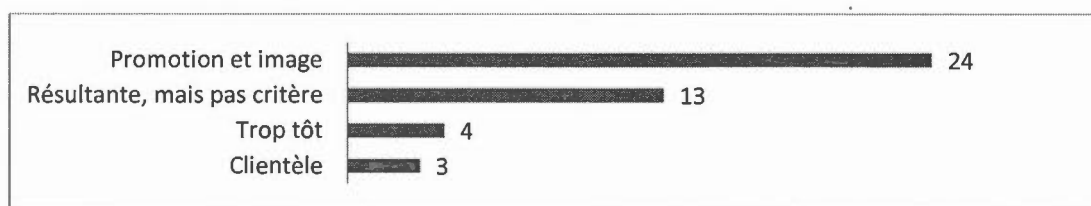
Concernant l'intérêt des entreprises touristiques envers le tourisme durable et le souci environnemental, la moitié des participants affirment que « ce sont surtout les hôteliers et les événements qui ont commencé le virage » (14). L'Union des Métiers et des Industries de l'Hôtellerie d'Aquitaine (UMIHRA) accompagne d'ailleurs ses membres dans l'obtention de l'Écolabel européen. D'autres hôtels se sont engagés individuellement dans des démarches d'écoblabilisation en raison d'une préoccupation envers l'environnement, parfois combinée au souhait de rendre leur établissement plus concurrentiel. Pour eux, « la démarche répond au besoin d'une niche de clientèle qui valorise leurs efforts ». Pour ce qui est du secteur des événements, il s'avère déjà avancé en la matière. La ville s'est d'ailleurs dotée de clauses dans les contrats pour favoriser la démarche de développement durable et la Maison écocitoyenne a publié un guide des manifestations écoresponsables pour limiter l'impact des événements. Finalement, le tiers des acteurs souligne d'autres retombées (8), notamment la mise en tourisme de la trame verte et bleue de la ville, la création de circuits jardiniers et la mise en relation entre les maraîchers locaux, les restaurateurs et les touristes.

On mentionne aussi l'obtention de nombreux labels, comme « ville & handicap », « destination pour tous » ou « ville vélo-touristique » et le travail effectué avec la Ronde de quartier pour instaurer le « passe-senior » à Bordeaux. Concernant la préservation du patrimoine industriel de la ville, les friches situées dans différents secteurs de la ville sont citées comme pouvant « servir à singulariser les quartiers », particulièrement durant cette période de projets multiples.

4.2.2.3 Information acheminée aux touristes

Rappelons que la dernière portion de l'entretien visait l'identification de marqueurs utilisés pour acheminer l'information aux touristes concernant les caractéristiques de développement durable de la ville. On demandait aussi aux participants si les touristes ou les congressistes pouvaient obtenir certaines informations sur ce volet de la ville avant de commencer leur séjour (figure 4.46).

Figure 4.46 Mentions des acteurs concernant les moyens de découvrir le profil durable de la ville Bordeaux



Q10. Avant de venir à Bordeaux, est-ce que le touriste ou le congressiste détient les moyens de découvrir le profil durable de la ville?

À Bordeaux, il est nettement reconnu que des éléments de développement durable sont incorporés dans l'image véhiculée sur Internet (24), notamment depuis la refonte du site de l'Office de tourisme en 2014. Le site affiche différentes adresses utiles liées avec la Maison écocitoyenne, les établissements labélisés, les parcs et jardins, le transport en commun, les prêteurs de vélo et les circuits touristiques liés à la thématique. La verdure apparaît d'ailleurs beaucoup dans la vidéo promotionnelle de la ville (OTB, 2015a).

Les acteurs interrogés soulignent toutefois que « l'image de Bordeaux est avant tout liée au vin », car la région est mondialement connue pour ses vignobles et ses

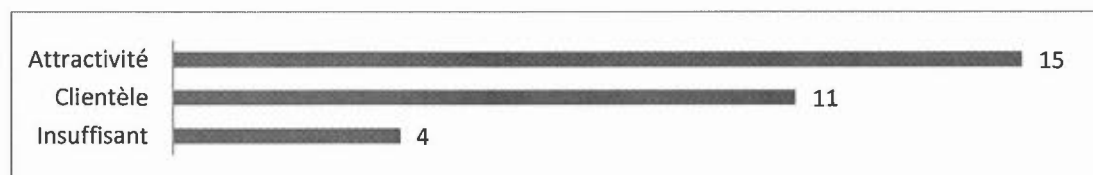
châteaux. Les transformations de Bordeaux ont été largement diffusées par la presse, notamment en publiant son positionnement dans nombreux classements. Si la moitié des participants affirment que « le touriste serait majoritairement attiré par la résultante du développement durable », ils estiment néanmoins que « ce n'est pas un critère en soi » (13). On perçoit ainsi une certaine forme de contradiction entre l'attraction émanant de la ville renouvelée et la quête consciente de caractéristiques liées au développement durable. Que ce soit la réhabilitation des quais, le ravalement des façades, l'innovation du miroir d'eau, l'instauration du tramway, la préservation du patrimoine Unesco, ou la construction du pont Jacques-Chaban-Delmas, la qualité du réaménagement de la ville semble compter pour beaucoup dans l'attractivité urbaine. « Bordeaux communique notamment sur sa plus grande accessibilité et la facilité des déplacements dans la ville, ce qui suscite une envie de venir la découvrir ».

En contrepartie, quelques participants précisent qu'il « est encore trop tôt » (4) pour véhiculer les caractéristiques de développement durable de Bordeaux aux touristes. Contrairement au vin, ils estiment que « cette image n'arrive pas au premier plan, n'est pas toujours lisible et ne constitue pas un vecteur de l'attractivité ». Enfin, on affirme qu'une « clientèle de niche est sensible au développement durable de la ville » (3), notamment sur l'aspect des transports, mais « on ne considère pas que l'ensemble des voyageurs y accorde une importance ».

Nous avons ensuite cherché à savoir si les acteurs interrogés croyaient que le développement durable à Bordeaux permettait d'attirer davantage de touristes dans la ville, au point de représenter un critère de choix pour certains visiteurs (figure 4.47). Aux dires des acteurs, « les quais, les grands espaces et le projet urbain concourent à

l'attractivité de la ville ». Plus de la moitié affirme que « les grands espaces de balade, comme les quais, le caractère vivant et habité de Bordeaux, le nombre de monuments à visiter et les espaces verts, peuvent jouer un rôle dans l'attractivité de touristes » (15). En somme, si certains ne reconnaissent pas globalement l'impact du développement durable sur le tourisme, le lien se clarifie quand on aborde les conséquences des changements, point par point. Comme plusieurs touristes ne savent même pas qu'il y a eu d'importantes transformations à Bordeaux, les valoriser deviendrait un atout pour la ville.

Figure 4.47 Mentions des acteurs concernant l'attraction du développement durable à Bordeaux



Q11. Croyez-vous que le développement durable à Bordeaux permet d'attirer davantage de touristes dans la ville? Pensez-vous que cela peut représenter un critère de choix pour certains visiteurs? Pour revenir? Pour parler favorablement de Bordeaux?

Si les choix n'ont pas été faits dans le but d'une mise en tourisme de la ville, on affirme qu'ils contribuent à accroître son attractivité touristique et satisfaire le touriste. « Maintenant, Bordeaux commence à être reconnue comme une ville avec une grande richesse de patrimoine ». Le Projet urbain, incorporant une dimension de développement durable, concourt au renforcement de l'attractivité touristique de Bordeaux. « Grâce aux quais, les visiteurs vont plus loin, même jusqu'à Bacalan, à pied ou à vélo ». Cette attractivité a d'ailleurs un impact sur le vignoble, avec les visites guidées vendues à l'Office de tourisme. Les changements rendent donc la ville plus agréable en général. On estime que « la vraie richesse de Bordeaux est sa mise

en valeur architecturale et patrimoniale ». L'ensemble des transformations a ainsi participé à l'image globale de la ville et à l'attrait de la destination.

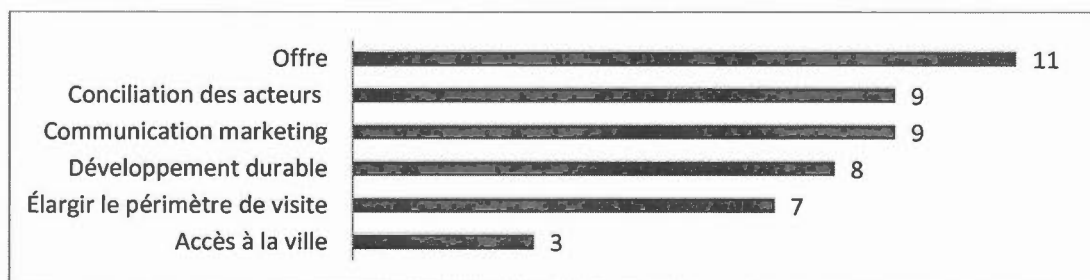
Une personne sur deux affirme que « les touristes ont changé leurs comportements dans la ville » et « sont saisis par son caractère paisible » (11). De nombreux changements positifs sont remarqués dans l'affluence touristique et la diversité des nationalités, mais aussi en termes de modes de déplacement utilisés. Les infrastructures en transport en commun attirent donc certains touristes, ce qui « permet de consommer la ville autrement et d'inciter à prolonger le séjour ». Aux yeux des acteurs, les touristes ont des attentes envers la valorisation du patrimoine, la végétalisation, les espaces publics, la circulation apaisée et la commodité du transport en commun. « Tout cela concourt à donner envie de revenir et parler favorablement de la ville ». Si les gens sont de plus en plus sensibles à leur environnement, les critères déterminants pour le touriste repose sur une vue d'ensemble. Les visiteurs sont d'ailleurs « frappés du silence qu'il y a en plein cœur de ville ». On dit même que « le souci de l'environnement est devenu un réflexe pour le visiteur ».

Ce propos est nuancé par ceux affirmant qu'il « y a certes plus de touristes, mais que ces derniers ne restent pas plus longtemps à Bordeaux ». Les gens se baladent à Bordeaux une journée, vont ensuite à Saint-Émilion, puis à la Dune du Pilat. Enfin, quelques acteurs considèrent la démarche bordelaise insuffisante (4) pour arriver à s'insérer dans les critères de choix pour visiter la ville. On croit même que « Bordeaux ne mettra jamais cela en valeur, puisque c'est le vin qui attire avant toute autre chose ». Pour eux, « les gens ne viennent pas à Bordeaux pour le développement durable », même s'ils reconnaissent que la ville soit plus attractive, belle, propre et conviviale pour les déplacements. L'effet serait donc indirect. On note

qu'encore aujourd'hui, plusieurs touristes favorisent les vacances déconnectées et n'ont pas envie de culpabiliser en réfléchissant durant leur voyage au développement durable.

Une dernière question concernait les priorités stratégiques touristiques à Bordeaux dans les années à venir (figure 4.48). À Bordeaux, la priorité semble accordée au « développement de l'offre pour desservir la clientèle touristique » (11). Les besoins sont soulignés au niveau de l'industrie de l'accueil, du développement de l'œnotourisme et de la diversification des activités économiques. Le deuxième élément évoqué est la « nécessité d'élaborer une stratégie de communication à l'échelle de la ville » (9). L'idée est de mettre en place une marque globale et de faire connaître les initiatives de Bordeaux. Cela demande d'ailleurs de mailler davantage les acteurs (9), dans un esprit d'intercommunalité pour le touriste. Une meilleure articulation des démarches de la ville, du littoral et des vignobles serait alors bénéfique.

Figure 4.48 Mentions des acteurs concernant les priorités stratégiques à Bordeaux



Q7. Parlez-moi de certaines politiques de développement durable mises en œuvre à Bordeaux, d'un point de vue économique, environnemental, social et culturel. Quelles en sont les manifestations concrètes et en quoi ces actions ont-elles affecté le tourisme à Bordeaux? Quelles actions sont les plus déterminantes pour le touriste à votre avis?

Par ailleurs, plusieurs problématiques liées au développement durable demeurent à résoudre (8), comme « la cohabitation entre les riches négociants de vin et la population plus pauvre de Bordeaux, la congestion routière sur la Rcade²⁰ et maints projets en chantier », tels les Bassins à flots, Brazza et Euratlantique. Dans tous les cas de revitalisation, d'aménagement et de requalification, on précise « l'importance de garder en tête la multifonctionnalité des espaces afin d'en faire bénéficier les touristes et la population locale ». Finalement, « élargir le périmètre de visite » (7) fait partie des priorités, notamment en termes de pratique, de lieux visités, de territoires et de durée de séjour. On souhaite également « attirer un touriste plus écoresponsable et soucieux de son lieu de visite ». Les modes de découverte de la ville se sont effectivement élargis et l'on doit désormais veiller à faire rester plus longtemps les touristes urbains ou les amener à étendre leur visite au territoire environnant. Une minorité mentionne la « nécessité d'avoir un meilleur accès à la ville » (3) via des connexions plus efficaces entre l'aéroport et le centre. Un intervenant dénonce la contrainte que représente le tramway pour les voitures en centre-ville.

4.2.3 Comparaison Québec et Bordeaux

Cette troisième section de l'analyse qualitative a pour objectif de comparer la situation de Québec et Bordeaux en fonction des entretiens réalisés avec les acteurs urbains et touristiques. Comme dans les deux sections précédentes, nous examinerons la place du développement durable, l'incidence des actions entamées dans la ville sur le tourisme et les marqueurs d'informations utilisés dans les deux villes à l'étude.

²⁰ Rcade : voie contournant la partie centrale d'une agglomération (www.larousse.fr).

4.2.3.1 Place du développement durable dans la ville

Les acteurs urbains et touristiques, interrogés à Québec et Bordeaux, témoignent du fait que les premières démarches de développement durable dans ces villes remontent aux années 1990, reposant majoritairement sur une impulsion politique dans un contexte d'alerte internationale sur les enjeux planétaires en matière de climat (ex : Sommet de la terre à Rio et à Johannesburg). À Québec, un nombre restreint de lignes directrices émergent dans le Plan d'aménagement et de développement, le Plan vert, bleu, blanc et le PMD. Un module de développement durable est aussi créé à la Ville dès 2002. À Bordeaux, le développement durable se structure plutôt autour de plans variés, clairement associés au développement durable, comme le Plan vert, le Plan climat, la Charte d'écologie et l'Agenda 21. Une délégation au développement durable est d'ailleurs instaurée en 2007. On observe ainsi que dans les deux villes, la mise en œuvre du développement durable est le plus souvent abordée par l'entrée environnementale. Si les politiques bordelaises semblent plus clairement se rattacher au développement durable, force est de reconnaître que les problématiques environnementales y apparaissaient également plus marquées que dans la capitale nationale. La ville était noircie par la pollution et la congestion était devenue insupportable.

Les premiers gestes posés à Québec relèvent de l'instauration du recyclage, de l'embellissement de la ville et de la revitalisation du quartier Saint-Roch. On mentionne aussi des actions liées au social, notamment la création des Conseils de quartier. Parmi les actions plus récentes, on cite la mise sur pied de l'Écolobus et de la Navette 400 ou encore, le renforcement des services Métrobus. On souligne également l'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain et la revitalisation des berges de la Rivière Saint-Charles. Si ces actions apparaissent ponctuelles et peu liées, certaines sont favorisées par la tenue du 400^e anniversaire de Québec en 2008.

À Bordeaux, on observe des projets particulièrement structurants, comme l'instauration du tramway, la requalification des quais et la revitalisation de plusieurs quartiers, comme Saint-Pierre, Saint-Michel ou les Chartrons. L'aspect social est reconnu par les participants de Bordeaux par le raccordement des quartiers enclavés grâce au tramway. L'approche se concrétise aussi par le renforcement du réseau d'autobus, la création de pistes cyclables, l'instauration du vélo partagé et la création d'espaces piétonniers, en accès limité, pour les voitures dans le centre. Au niveau des aménagements, plusieurs mentionnent la création de places publiques à travers la ville, créant de nouveaux espaces de sociabilité.

Dans les deux villes, plusieurs acteurs ont été impliqués dans la démarche de développement durable, mais c'est surtout les collectivités qui sont reconnues pour leur apport. Si les acteurs touristiques sont évoqués dans les deux villes, leur rôle dans la démarche urbaine de développement durable semble mitigé, malgré une implication dans la cause du développement durable à l'échelle de leur entreprise. De plus, l'approche de développement durable à Québec et Bordeaux ne semble pas clairement reliée initialement à une finalité touristique, même si certains acteurs soutiennent le contraire. À Québec, la finalité touristique du développement durable est très peu reconnue, même si certains affirment qu'elle était présente dans les actions liées à la revitalisation des quartiers et à l'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain. À Bordeaux, on reconnaît un résultat touristique à travers les conséquences des transformations urbaines, notamment reliées au tramway, à la requalification des quais, à l'instauration de places publiques, au ravalement des façades et à la reconnaissance de l'Unesco. Les participants précisent toutefois que n'était pas forcément une finalité initiale non plus.

4.2.3.2 Incidence des actions de développement durable sur l'offre touristique

Les travaux de recherche effectués sur Québec et Bordeaux démontrent que la perception de l'incidence du développement durable sur l'offre touristique urbaine varie selon l'ampleur des actions mises en œuvre dans les villes. Quand on demande aux acteurs urbains et touristiques de Québec d'établir le lien entre cette démarche et le tourisme, ceux-ci relient plus spécifiquement le phénomène touristique à l'aménagement de l'espace, évoquant notamment la promenade Samuel-De Champlain. Néanmoins, dans cette ville, le développement durable ne s'avère pas encore déterminant pour attirer des touristes selon les acteurs, même si certains affirment que la démarche deviendra éventuellement incontournable pour demeurer concurrentiel. En contrepartie, un lien de cause à effet est exprimé par les participants de Bordeaux, ces derniers attestant que le tourisme est apparu comme une résultante des transformations de la ville. Rappelons que cette transformation repose majoritairement sur l'instauration du tramway, le réaménagement des quais et de l'espace public, la revitalisation des quartiers et l'apaisement de la ville en général. Certains mentionnent d'ailleurs des changements au niveau du comportement du touriste dans sa manière de visiter la ville.

Par ailleurs, en abordant les actions concrètes reliées à chacune des dimensions du développement durable, divers rapprochements avec le tourisme sont effectués par les participants. Le tableau 4.2 compare les différents éléments mentionnés par dimension en fonction des villes.

Tableau 4.2 Synthèse comparative des éléments mentionnés par les acteurs de Québec et Bordeaux concernant les dimensions du développement durable²¹

Dimensions	Éléments	Québec	Bordeaux
Économique	Activité économique	50%	47%
	Commerce de produit locaux	15%	7%
	Développement d'infrastructures	20%	33%
	Niveau des prix	-	7%
	Situation de l'emploi	15%	5%
Environnemental	Espaces verts et biodiversité	37%	47%
	Niveau de pollution	11%	2%
	Recyclage et gestion des déchets	10%	2%
	Transport en commun et réseau cyclable	36%	41%
	Types d'énergie utilisés	6%	8%
Sociale	Accès aux soins de santé	1%	16%
	Accessibilité pour tous	8%	16%
	Diversité sociale et ethnique	13%	27%
	Participation et appropriation	13%	14%
	Politiques de solidarité	35%	25%
	Requalification quartier	27%	-
	Sécurité et taux de criminalité	3%	3%
Culturelle	Animation de l'espace public	22%	35%
	Authenticité des lieux et modes de vie	35%	7%
	Musique, gastronomie, artisanat, cinéma	11%	31%
	Œuvres d'art publiques et mobilier urbain	16%	9%
	Patrimoine bâti et naturel	16%	18%

Q7. Parlez-moi de certaines politiques de développement durable mises en œuvre à Québec, d'un point de vue économique, environnemental, social et culturel. Quelles en sont les manifestations concrètes et en quoi ces actions ont-elles affecté le tourisme à Québec/Bordeaux? Quelles actions sont les plus déterminantes pour le touriste à votre avis?

Au niveau de l'économie, les politiques reliées à l'activité économique à Québec et à Bordeaux auraient une incidence sur le tourisme en rendant les secteurs de la ville plus attrayants grâce à leur vitalité, la mixité fonctionnelle, la création d'entreprises et la diversité de l'offre touristique. Si à Québec on évoque le nouvel amphithéâtre et on

²¹ Les items ont été rapportés au nombre de mentions totales par dimension pour chaque ville, à des fins de comparaisons. Les items sont classés en ordre alphabétique pour chacune des dimensions.

exprime le besoin de se doter d'une nouvelle desserte de l'aéroport, on parle plutôt à Bordeaux de la diversification du fleuve et du renouvellement des infrastructures, comme le futur CCVB et le nouveau stade. Rappelons que la situation de l'emploi apparaît meilleure à Québec qu'à Bordeaux par rapport à leur pays respectif. On associe aussi le volet touristique au commerce de produits locaux.

Au niveau de la dimension environnementale, les efforts de Québec apparaissent particulièrement diversifiés, ponctués à travers la ville et sans réelle continuité entre eux, du moins pour l'instant. Sur ce thème, les espaces verts et la biodiversité se manifestent dans la revitalisation du quartier Saint-Roch, la naturalisation des berges de la rivière Saint-Charles et l'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain. Pour ce qui est de la mobilité, les participants mentionnent différentes initiatives du RTC, comme l'Écolobus, la Navette 400 et le Métrobus. Ils évoquent aussi le développement du réseau cyclable, précisant le très bon état du réseau récréatif, mais le piètre état de celui utilitaire. On parle aussi des actions pour favoriser la marche en ville, comme la rue piétonne Sainte-Claire, l'escalier du coteau Sainte-Geneviève ou encore le quartier Petit-Champlain. Concernant la pollution, le recyclage et la gestion des énergies, les acteurs interrogés estiment que si rien n'est fait, les touristes le remarqueront, mais ils précisent que ce n'est pas un critère en soi.

En contrepartie, à Bordeaux, le projet urbain se révèle davantage englobant pour la ville. Effectivement, les sites revitalisés ou réaménagés sont soit directement liés au centre, soit raccordés par l'intermédiaire des transports collectifs et actifs. Comme actions concrètes, les acteurs urbains et touristiques mentionnent aussi la création d'espaces verts et la préservation de la biodiversité. On parle notamment du réaménagement des quais, la requalification des quartiers, l'instauration de places

publiques, le verdissement de certains secteurs dans la ville, la création de parcs urbains, la gestion raisonnée de la ressource en eau et le raccordement de la rive droite. Pour ce qui est de la mobilité, la majorité des participants discutent des changements occasionnés par l'instauration du tramway à Bordeaux, l'émergence du vélo en ville, l'accès réglementé à certains secteurs du centre, la marche comme mode de déplacement urbain et la convivialité de l'intermodalité entre tous ces modes de transport. À Bordeaux, les acteurs estiment que ces différentes actions répondraient à des besoins touristiques en termes de pratique, surtout de mobilité.

Au niveau social, les villes de Québec et Bordeaux sont toutes deux considérées comme sécuritaires selon les participants. Les politiques de solidarité mentionnées à Québec, traitent notamment du logement, de la sécurité et de l'itinérance. Certains participants mentionnent que limiter la présence d'itinérants dans les secteurs touristiques serait préférable, et que cela passe généralement soit par des actions apportant une solution durable aux personnes dans le besoin ou par la gentrification des quartiers par différentes tactiques de revitalisation urbaine. Les réponses des participants sur l'aspect social du développement durable sont souvent reliées à la revitalisation de Saint-Roch, à d'autres efforts reliés à la mixité, sociale ou ethnique, et à la participation citoyenne. À Bordeaux, la mixité sociale et ethnique ressort aussi du discours des participants, mais on ne fait pas de lien direct avec le tourisme. Les politiques de solidarité citées sont aussi nombreuses, et font référence à l'accès au logement, à l'accompagnement des populations marginalisées ou à l'économie solidaire. Les thèmes de l'accessibilité pour tous sont aussi mentionnés. On parle alors des labels « tourisme et handicap » et « destination pour tous », témoignant des efforts de la ville en terme d'accessibilité. Il est aussi précisé que la ville est sécuritaire et apaisée.

La dimension culturelle du développement durable est loin de passer inaperçue à Québec et Bordeaux, toutes deux villes patrimoniales reconnues par l'Unesco. Qui plus est, elles sont aussi réputées pour être particulièrement animées par des festivals, accueillir diverses représentations d'art public en milieu urbain et détenir une industrie culturelle dynamique. Le souci de préserver l'authenticité semble aussi être une préoccupation dans les deux villes. À Québec, cette authenticité ressort en premier lieu dans les commentaires de participants, lorsqu'ils parlent notamment de la revitalisation des quartiers, du Vieux-Québec et de l'histoire de la Nouvelle France. On parle aussi de l'animation de l'espace public, grâce à une politique événementielle marquée, dont le Festival d'Été et le Carnaval de Québec sont parmi les événements phares. Le patrimoine bâti reconnu par l'Unesco, les œuvres d'art public positionnées à travers la ville, notamment sur la promenade Samuel-De Champlain et l'industrie culturelle, composée d'équipements et de talents, sont aussi déterminantes. À Bordeaux, l'animation de l'espace public se distingue aussi grâce aux nombreux festivals bordelais, tels que Bordeaux Fête du vin ou Bordeaux Fête du fleuve, mais aussi en raison d'animations ponctuelles observées dans la ville au fil de l'année. L'industrie culturelle est le second élément le plus mentionné par les participants, ces derniers discutant de l'offre muséale, des équipements culturels, du vin, de la gastronomie, du futur CCVB et du développement de talents. Les acteurs urbains et touristiques précisent aussi l'importance du patrimoine, abordant notamment le ravalement de façades, la reconnaissance de l'Unesco en 2007 et la mise en œuvre du plan lumière en 2001. Les œuvres d'art public, sous forme d'objets culturels et l'authenticité de l'ambiance et du patrimoine immatériel sont aussi mentionnés.

À propos des changements observés sur la clientèle touristique ces dernières années, l'évolution du tourisme à Québec s'avère négative ou stagnante. Les participants estiment que la clientèle en veut désormais davantage et souhaite aller plus loin. À

Bordeaux, depuis la transformation de la ville, les acteurs urbains et touristiques parlent d'une augmentation spectaculaire de l'achalandage de visiteurs, de l'occupation hôtelière et de l'accroissement du nombre d'hôtel. Selon eux, les attraits se multiplient et le touriste agit différemment dans la ville, en termes de mobilité, de périmètre de visite, de durée de séjour et d'arrêts spontanés lors de passage à proximité de Bordeaux. Enfin, pour ce qui est de l'implication des entreprises envers le développement durable, on remarque qu'à Québec comme à Bordeaux, ce sont les hôteliers, les attraits ainsi que les acteurs du tourisme d'affaire et de l'événementiel qui s'impliquent dans une démarche de développement durable.

4.2.3.3 Information acheminée aux touristes

Pour ce qui est de l'identification de marqueurs utilisés pour acheminer l'information aux touristes concernant les caractéristiques de la ville, il semble encore trop tôt à Québec pour faire la promotion du développement durable, si ce n'est sur la préservation du patrimoine selon certains participants. Si à Bordeaux, des éléments de développement durable sont déjà incorporés dans l'image véhiculée sur Internet, on reconnaît que l'image du vin demeure profondément ancrée. On mentionne aussi que la presse véhicule souvent les caractéristiques de Bordeaux, ce qui leur sert favorablement. Selon les acteurs urbains et touristiques bordelais, les touristes seraient attirés par la résultante du développement durable, notamment le tramway et les quais. Néanmoins, dans les deux villes, une part importante d'acteurs affirment que le développement durable n'est pas un critère en soi, mais fait partie de la destination dans son ensemble. Curieusement, le lien entre développement durable et tourisme est parfois établi dans les faits, comme en aménagement, mais pour les acteurs, il ne semble pas représenter une valeur ajoutée pour les visiteurs lors du choix et la planification de leur séjour.

À savoir si les acteurs interrogés croient que le développement durable à Bordeaux permet d'attirer davantage de touristes dans la ville, au point de représenter un critère de choix pour certains visiteurs, les participants de Québec affirment qu'il existerait une mince clientèle attirée par ces éléments. Selon eux, cela pourrait éventuellement générer une attractivité, mais pour l'instant, la démarche entamée à Québec semble insuffisante pour en faire un vecteur d'attrait. En comparaison, à Bordeaux, le projet urbain dans son ensemble contribue à l'attractivité de la ville selon les participants. Que l'on parle de l'aménagement des quais, des grands espaces, du tramway ou du caractère paisible retrouvé, toutes les actions en lien avec le développement durable amèneraient un élargissement du périmètre de visite et un changement de comportements des visiteurs urbains. Ces derniers utiliseraient davantage le transport en commun et iraient plus loin.

Concernant les priorités stratégiques dans les années à venir, les acteurs interrogés dans les villes donnent la priorité à l'offre touristique, mais Québec parle davantage de renouvellement de son produit, à la fois Unesco, hivernal et d'accueil, alors que Bordeaux parle plutôt de développer son offre pour mieux desservir la clientèle. À Québec, les autres priorités relèvent de l'amélioration des politiques de développement durable. En effet, plusieurs acteurs dénoncent le manque d'actions concrètes et profondes en termes de changements de mode de vie. On accorde aussi une priorité à l'élargissement du périmètre de visite vers d'autres quartiers, comme les quartiers Saint-Roch, Saint-Jean-Baptiste et Montcalm ou encore la promenade Samuel-De Champlain. Enfin, la croissance économique du secteur touristique est aussi prioritaire afin de remplir les hôtels et stimuler les entreprises touchées par l'industrie. Par ailleurs, à Bordeaux, on réclame une stratégie de communication à l'échelle de la ville et un meilleur maillage entre les acteurs, dans un esprit d'intercommunalité. Certaines problématiques de développement durable sont

toujours à l'agenda, comme le projet de l'élargissement de la rocade et maints projets sont en cours, tels que le territoire des Bassins à flot et le secteur Euratlantique. Finalement, la priorité d'élargir le périmètre de visite est aussi reconnue, tant au niveau du comportement, de lieux et territoires visités et de durée de séjour. D'autre part, la nécessité de donner un meilleur accès à la ville fait partie des points soulevés.

4.3 Perception des touristes à Québec et Bordeaux : résultats quantitatifs

Pour approfondir le lien entre développement durable et tourisme, la perception du visiteur a été mesurée à l'aide d'un sondage par questionnaire (appendice C). Afin de faire ressortir le rôle du développement durable dans l'attractivité touristique urbaine, nous avons mesuré sa reconnaissance par les touristes, l'importance accordée à ses différentes dimensions et les marqueurs externes en témoignant. L'enquête a été réalisée à Québec et à Bordeaux auprès d'un échantillon de touristes urbains durant l'été 2014. Au total, 499 questionnaires ont été récoltés et analysés. Le sondage à Québec a été effectué du 14 au 24 juillet (249 répondants) alors que celui de Bordeaux s'est réalisé du 11 au 22 août (250 répondants). La collecte a été faite en face à face et de façon auto-administrée (selon les répondants), à l'intérieur du centre d'information touristique principal des deux villes. Ce lieu a été choisi afin d'obtenir des répondants en début de séjour, donc proche de leurs motivations et perceptions initiales.

4.3.1 Données descriptives

Les premiers traitements des données quantitatives permettent décrire notre échantillon en faisant des analyses de fréquence (Fortin et Gagnon, 2010). Nous abordons ici des variables reliées à l'administration du sondage, aux caractéristiques du voyage, aux marqueurs externes et au profil des répondants.

4.3.1.1 Administration du sondage

La collecte de données a été réalisée à l'aide d'un questionnaire offrant le choix d'être auto-administré ou effectué en face-à-face. Le Centre Infotouriste de Québec étant plus spacieux que celui de Bordeaux, 45,4 % des répondants à Québec ont préféré remplir le questionnaire par eux-mêmes alors que cette proportion était minime à Bordeaux (4,0 %). Spécifiquement pour Québec, nous avons comparé les résultats en fonction du mode de collecte pour les facteurs d'analyse et aucune différence significative n'a été révélée. Comme le questionnaire était disponible en anglais et en français, la langue parlée des répondants a servi de variable d'inclusion. Sur cette variable, nous observons que les visiteurs de Québec ont répondu en proportion comparable en français et en anglais. À Bordeaux, près d'un touriste sur quatre a répondu en anglais (tableau 4.3).

Tableau 4.3 Répartition des réponses reliées à l'administration du questionnaire

Données descriptives	Québec	Bordeaux
Mode de saisie		
Autosaisie	45,4%	4,0%
Face à face	54,6%	96,0%
Langue de réponse aux questions		
Français	49,0%	76,0%
Anglais	51,0%	24,0%

4.3.1.2 Caractéristiques du voyage

Afin de comprendre le profil des visiteurs (tableau 4.4), les premières questions posées visaient à déterminer le nombre de séjours réalisés dans la ville par le visiteur, la période d'arrivée et le contexte de son voyage. En termes du nombre de visites, 57,4 % des individus à Québec étaient à leur premier séjour, tandis que ce pourcentage était de 74,4 % à Bordeaux. Au moment de remplir le questionnaire, la majorité des gens sont arrivés la journée même ou la veille dans les deux villes. En ce qui a trait au contexte de voyage, près du tiers des répondants avait pour principale destination la ville en question, alors que la plupart réalisaient un circuit de voyage plus large.

Tableau 4.4 Répartition des réponses liées aux caractéristiques de voyage (1/3)

Données descriptives	Québec	Bordeaux
1. S'agit-il de votre première visite à Québec/Bordeaux?		
Oui	57,4%	74,4%
2. Depuis quand êtes-vous arrivés dans cette ville?		
Aujourd'hui	28,5%	37,6%
Hier	48,2%	35,6%
Il y a quelques jours ou plus	23,3%	26,8%
3. Quel énoncé répond le mieux à votre situation actuelle de voyage?		
Destination principale, avec escapades à proximité	32,5%	31,6%
Voyage multi-destinations	67,5%	68,4%

Certaines questions permettaient de saisir les caractéristiques du voyage, relativement aux déplacements, au motif de visite, au groupe de visiteur et au type d'hébergement utilisé (tableau 4.5). Pour entrer dans la ville, une forte majorité de répondants déclare être arrivés en voiture. Le second mode de transport, hormis la catégorie « autres », est l'avion pour Québec et le train pour Bordeaux.

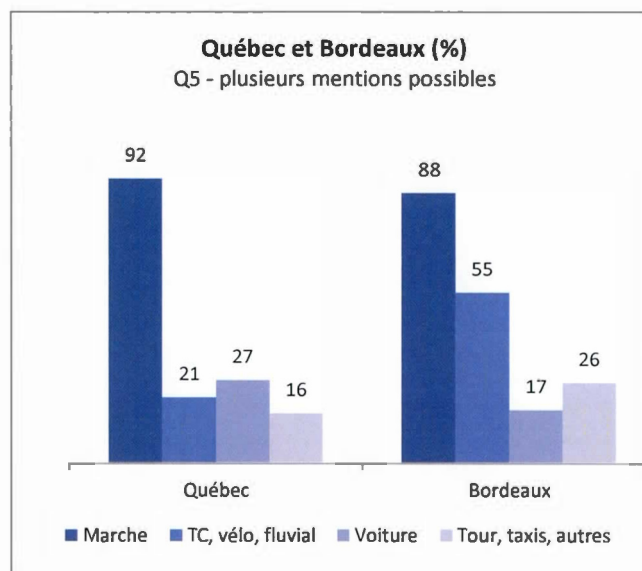
Tableau 4.5 Répartition des réponses liées aux caractéristiques de voyage (2/3)

Données descriptives	Québec	Bordeaux
4. Par quel mode de transport êtes-vous arrivé?		
Voiture / moto	67,5%	65,2%
Train	8,0%	15,6%
Avion	12,0%	14,8%
Autobus, bateau, véhicule récréatif (VR) et autre	12,4%	4,4%
5. Quels modes de transport comptez-vous utiliser pour vos déplacements dans la ville? (plusieurs mentions possibles)		
Voiture / moto	26,9%	17,2%
Marche	92,4%	87,6%
Transport en commun et navette fluviale	17,7%	51,6%
Vélo	4,4%	8,8%
Tour de ville/autobus nolisé	12,0%	24,8%
Taxi et Autre	5,2%	2,0%
6. Veuillez sélectionner le principal motif de votre voyage?		
Visite parents ou amis	6,4%	17,2%
Tourisme d'agrément	86,7%	80,0%
Affaires et congrès, langue ou autre	6,8%	2,8%
7. Comment voyagez-vous pour ce séjour?		
En famille	47,4%	39,6%
Entre amis	10,0%	11,6%
En couple	33,7%	41,2%
Seul(e)	4,0%	6,8%
En groupe organisé / Avec des collègues	4,8%	0,8%
8. Dans quel type d'établissement séjournez-vous principalement?		
Hôtel / motel	65,4%	38,6%
Gîte / maison d'hôte	6,1%	8,4%
Auberge de jeunesse / résidence universitaire / collaboratif	3,3%	1,2%
Appartement loué / échange / secondaire / bateau	6,9%	12,0%
Camping	7,7%	4,4%
Chez des parents ou amis	5,3%	14,1%
Excursionnistes	5,3%	21,3%

La figure 4.49 présente les modes de transports utilisés par les visiteurs pour effectuer les déplacements dans la ville. Cette question admettait plusieurs réponses possibles. Pour des fins de visualisation, nous avons regroupé les catégories transport en commun, vélo et navette fluviale ensemble, ainsi que taxi, tours de ville ou autobus nolisées et autres. Dans les deux villes, la marche se distingue nettement. C'est la voiture qui arrive en second rang pour Québec (26,9 %), suivi du regroupement transport en commun, vélo et navette fluviale (21,3 %). En comparaison, cette dernière catégorie arrive en deuxième à Bordeaux (55,2 %), suivi du regroupement

taxi, tours de ville ou autobus nolisées et autres (26,0 %). La place de la voiture est donc plus restreinte à Bordeaux, au profit notamment du transport en commun et des autres modes de transport. Or, dans l'organisation d'un voyage, les transports alternatifs apparaissent comme d'importants vecteurs de déplacements à Bordeaux, alors que la proportion est plus marginale à Québec. Cet aspect dévoile une différence dans les caractéristiques des deux villes.

Figure 4.49 Modes de transport - déplacements des visiteurs dans la ville



Question : Q5) Quels modes de transport comptez-vous utiliser pour vos déplacements dans la ville? (plusieurs réponses possibles).

Nous avons aussi interrogé les répondants sur les motivations qui animent leur pratique de tourisme en milieu urbain. Les touristes interrogés sont venus en grande majorité pour faire du tourisme d'agrément, même si certains viennent visiter des parents et amis. On voyage principalement en famille ou en couple et on séjourne généralement dans un hôtel ou un motel. Cette dernière proportion est d'ailleurs plus importante à Québec (65,4 %) par rapport à Bordeaux (38,6 %). On doit aussi noter

qu'un nombre important d'excursionnistes est observé à Bordeaux (Québec : 5,3 %; Bordeaux : 21,3 %). Cela s'explique en partie par le fait que Bordeaux se situe à moins de 100 km de l'océan Atlantique et que de nombreux vacanciers séjournant sur la côte océane aquitaine profitent d'une journée de leurs vacances pour venir visiter Bordeaux. D'ailleurs, ce taux élevé d'excursionnistes explique aussi une partie de la forte proportion de première visite évoquée plus haut et la différence dans les modes d'hébergement.

Les deux dernières questions de cette section concernaient le style de voyageur urbain et l'attractivité de la ville (tableau 4.6). Concernant le style de voyageur, près d'une personne sur deux affirme préférer profiter de l'atmosphère, déambuler et expérimenter le quotidien des gens. Voir le plus de chose en une journée arrive en second, alors que la visite de musées et de lieux remplis d'histoire est troisième. Quelques répondants valorisent le confort avant tout ou sont là pour affaires.

Tableau 4.6 Répartition des réponses reliées aux caractéristiques de voyage (3/3)

Données descriptives	Québec	Bordeaux
9. En tant que voyageur urbain, quel énoncé correspond le plus à votre style?		
J'aime les musées et les lieux remplis d'histoire.	19,3%	22,8%
Je veux voir le plus de choses possibles dans une journée.	23,3%	28,4%
J'aime profiter de l'atmosphère urbaine, déambuler et expérimenter le quotidien.	49,0%	44,0%
Je valorise le confort avant tout et un programme de visite bien planifié / Je suis là pour affaire ou assister à un événement.	8,4%	4,8%
10. En quelques mots, qu'est-ce qui vous a attiré le plus à Québec/Bordeaux?	(411 mentions)	(460 mentions)
Patrimoine et monuments	3,6%	7,8%
Histoire et culture	19,7%	6,7%
Bâtiments et architecture	10,5%	8,9%
Beauté de la ville	6,6%	10,0%
Atmosphère, centre-ville	8,5%	3,9%
Vieille ville européenne	10,2%	3,0%
Aménagement, fleuve, déambulation	2,2%	5,0%
Environnement urbain	1,7%	4,3%
Restaurants et commerces	3,4%	3,5%
Liens historiques France, francophonie	10,5%	0,0%
Vin	0,0%	11,3%
Population et modes de vie	3,6%	0,7%
Diversité de l'offre, grande ville	3,9%	5,9%
Situation, climat, accès, opportunité	5,8%	15,2%
Découverte, nostalgie ou recommandation	9,7%	13,7%

À la question ouverte sur ce qui attire les gens dans la ville, certains éléments se distinguent entre Québec et Bordeaux. Après avoir catégorisé les réponses, nous avons cumulé jusqu'à trois mentions. Comme les deux dernières catégories relèvent d'autres éléments, nous nous concentrons sur les 13 premières. À Québec, l'histoire et la culture arrivent en tête, suivies des bâtiments et de l'architecture qui sont exæquo avec les liens historiques entre la France et le Québec. Vient ensuite le caractère « vieille ville européenne » puis l'atmosphère urbaine. À Bordeaux, le vin est l'élément le plus mentionné, suivi de la beauté de la ville, des bâtiments et de l'architecture, du patrimoine et des monuments. Vient ensuite l'histoire et la culture. On observe que la répartition des réponses est plus étalée à Bordeaux qu'à Québec. Dans les deux cas, on remarque que le patrimoine au sens large apparaît comme ce qui attire le plus les visiteurs.

4.3.1.3 Marqueurs externes

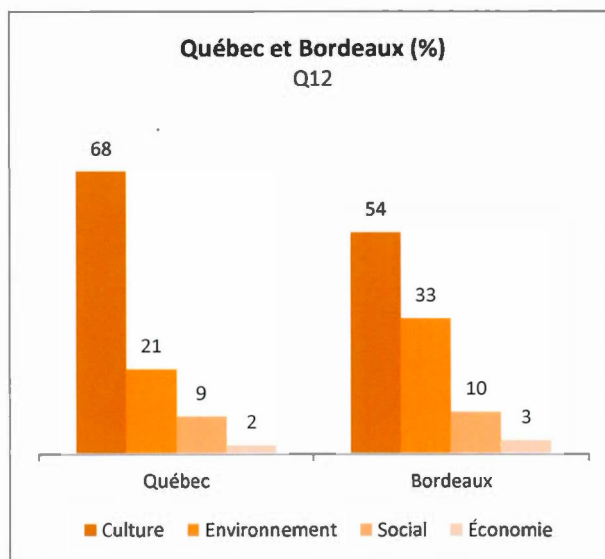
Un second bloc de questions traitait de la dimension du développement durable considérée lors du choix de la ville et les marqueurs d'information utilisés par les visiteurs pour découvrir certaines caractéristiques urbaines avant d'y venir (tableau 4.7).

Tableau 4.7 Répartition des réponses reliées aux marqueurs d'information utilisés

Données descriptives	Québec	Bordeaux
12. En choisissant cette ville pour votre voyage, laquelle des dimensions suivantes vous a semblé la plus importante à considérer?		
Économie	2,1%	3,3%
Environnement	20,5%	32,8%
Social	9,0%	10,2%
Culture	68,4%	53,7%
14. Comment avez-vous obtenu l'information concernant ces caractéristiques de la ville? (plusieurs mentions)		
Télé journaux et revues	10,8%	27,2%
Internet et médias sociaux	72,7%	66,0%
Bouche-à-oreille	41,8%	53,6%
Expérience passée	30,5%	18,4%
Guides de voyage, publicité, agence, culture générale et autres	44,6%	32,8%
15. Vous êtes-vous renseignés sur l'évolution de la ville de Québec/Bordeaux en termes de développement durable avant de venir la visiter?		
Oui	17,1%	14,6%
Non	82,9%	85,4%

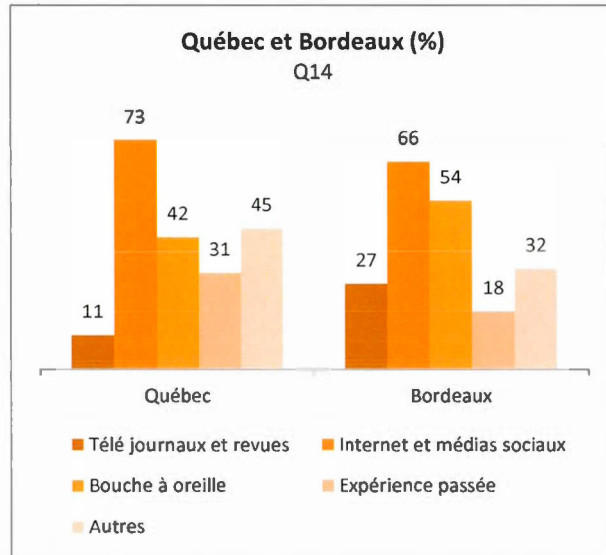
Quand on demande aux répondants quelle dimension du développement durable leur a semblé la plus importante à considérer en choisissant cette ville pour leur voyage, le graphique de la figure 4.50 démontre que la culture arrive en tête, suivi des dimensions environnementale, sociale et économique.

Figure 4.50 Dimension la plus importante à considérer selon les touristes



Question : Q12) En choisissant cette ville pour votre voyage, laquelle des dimensions suivantes vous a semblé la plus importante à considérer?

Les marqueurs externes représentent les différentes sources d'information ayant pu contribuer à la connaissance des caractéristiques de la destination urbaine par le touriste (figure 4.51). Le répondant était invité à préciser les médias consultés avant de faire son choix et à mentionner les autres sources ayant contribué à lui communiquer de l'information à propos du développement durable de la ville, tel que le bouche-à-oreille. Pour obtenir de l'information concernant les caractéristiques urbaines, les répondants ont majoritairement consulté Internet et les médias sociaux. On notera que le bouche-à-oreille est davantage utilisé par les visiteurs de Bordeaux (53,6 % vs Québec : 41,8 %). Plus spécifiquement, quand on demande aux gens s'ils se sont renseignés sur l'évolution de la ville en termes de développement durable avant de venir la visiter, une part intéressante de visiteurs répondent par l'affirmative (Québec : 17,1 %; Bordeaux : 14,6 %). Certaines personnes peuvent aussi s'être renseignées sur des variables associées au développement durable sans forcément s'en rendre compte.

Figure 4.51 Marqueurs d'information consultés

Question : Q14) Avant de venir à Bordeaux, comment avez-vous obtenu l'information concernant ces caractéristiques de la ville?

4.3.1.4 Profil des touristes

La fin du questionnaire comprenait des variables socioéconomiques traditionnelles permettant de qualifier les touristes (tableau 4.8). Pour ce qui est du genre, on soulignera que l'échantillon est majoritairement féminin (Québec : 53,0 %; Bordeaux : 59,0 %). Les répondants de Québec (52,4 %) sont plus âgés (45 ans et +) que les touristes de Bordeaux (43,4 %). On observe aussi un niveau de scolarité universitaire important chez les répondants des deux villes.

Tableau 4.8 Répartition des réponses reliées au profil des touristes par ville visitée

Données descriptives	Québec	Bordeaux
16. Vous êtes :		
Une femme	53,0%	59,0%
Un homme	45,7%	41,0%
Préfère ne pas répondre	1,2%	0,0%
17. Groupe d'âge?		
Moins de 24 ans	15,3%	7,2%
25 à 34 ans	15,3%	24,9%
35 à 44 ans	16,9%	24,5%
45 à 54 ans	22,6%	27,7%
55 à 64 ans	23,8%	10,4%
65 ans et plus	6,0%	5,2%
18. Niveau d'éducation complété le plus élevé?		
DEP, secondaire ou - / Sans diplôme, CAP, BEP	14,9%	13,7%
Collégial (CEGEP) / BAC	22,6%	20,2%
Universitaire / Licence ou +	61,3%	65,7%
Préfère ne pas répondre	1,2%	0,4%
19. Revenu annuel de votre foyer, avant impôt?		
Moins de 25 000\$ / Inférieur à 17 000 €	6,5%	11,4%
De 25 000\$ à 49 999\$ / 17 000 € à 34 000 €	13,5%	23,2%
De 50 000 à 74 999\$ / 34 000 € à 50 000 €	15,9%	23,2%
De 75 000 à 99 999\$ / 50 000 € à 67 000 €	15,1%	11,8%
De 100 000 ou plus / Supérieur à 67 000 €	28,2%	13,4%
Je préfère ne pas répondre	20,8%	17,1%
21. Pays d'origine :		
France	19,4%	59,2%
Canada	36,4%	3,2%
États-Unis	25,1%	4,4%
Europe	10,5%	27,2%
Autres	8,5%	6,0%

Selon les données récoltées, les visiteurs de Québec (43,3 %) sont mieux nantis (75 000 \$ et + / 50 000 € et +) que les visiteurs de Bordeaux (25,2 %) interrogés. À titre informatif, le revenu médian familial en 2010 au Québec était de 68 000 \$ et le revenu médian en France s'élevait à 28 910 € (INSEE, 2013; Le Devoir, 2013). On observe que le résultat de Québec se rapproche de la médiane nationale, alors que celui de Bordeaux est inférieur à cette même médiane en France. Un aspect culturel peut expliquer en partie cette différence, car les français, en général, n'aimeraient pas parler argent (Guez, 2015).

Concernant la provenance des répondants, on observe que la plus forte proportion des visiteurs interrogés à Québec sont des Canadiens, suivi des Américains et des Français. Comparativement, à Bordeaux, ce sont majoritairement des Français, suivis des Européens. Il importe de mentionner que ces proportions suivent les ratios habituels des visiteurs de ces deux centres d'information touristique où nous avons réalisé la collecte. Effectivement, les touristes canadiens, y compris québécois, représentaient en 2012 pas moins de 33,2 % de la clientèle à Québec, alors que les Français occupaient 65 % de l'achalandage à l'Office de tourisme de Bordeaux (OTB, 2013; Tourisme Québec, 2015).

4.3.2 Classement des indicateurs

En se basant sur les recherches antérieures, tout en adaptant la mesure au tourisme urbain, nous avons établi une liste d'énoncés visant à mesurer les éléments *pull* intervenant dans le choix d'une destination, considérés comme l'attraction suscitée par un lieu en fonction de ses caractéristiques (Gnoth, 1997; Jansen-Verbeke, 1986; Van der Merwe *et al.*, 2011; Yoon et Uysal, 2005). Ces variables ont été sélectionnées de façon à représenter les trois niveaux d'attractivité touristique proposé dans notre cadre conceptuel (Gunn, 1997). En ce qui a trait à la valeur ajoutée des critères de développement durable, la plupart des variables ont été tirées d'indicateurs de développement durable des villes ou d'évaluation de politiques culturelles, établis dans des études précédentes (Poirier, 2008; Tanguay *et al.*, 2010). L'objectif était d'aborder les dimensions économique, environnementale, sociale et culturelle du développement durable, en mesurant la contribution de ces variables à l'attractivité de la ville. Notre intérêt porte sur l'ordre d'importance des indicateurs plutôt que sur leur valeur moyenne, car les différences culturelles qui existent entre les visiteurs des villes de Québec et de Bordeaux peuvent affecter les réponses.

4.3.2.1 Indicateurs de l'attractivité touristique

Au niveau des indicateurs d'attractivité touristique (tableau 4.9) sur les 10 premiers indicateurs en ordre d'importance décroissante, 8 variables (en gras) se retrouvent à la fois dans la liste de Québec et Bordeaux. L'analyse de ces classements engendre un coefficient de corrélation très élevé entre les deux séries ($\rho = 0,909$). Une valeur du coefficient proche de 1 suggère une corrélation parfaite alors que 0 révèle l'absence de corrélation.

Plus spécifiquement, lorsqu'on demande aux répondants l'importance accordée aux attraits touristiques lors de la préparation de leurs vacances, les visiteurs de Québec et Bordeaux s'entendent sur les huit premiers items, sur un total de 16. À quelques nuances près, les premiers classements sont l'atmosphère urbaine (1^{er} Québec; 4^e Bordeaux), l'architecture urbaine (2^e à Québec, 1^{er} à Bordeaux), les lieux favorables aux piétons (3^e Québec; 2^e Bordeaux), les monuments et sites historiques (4^e Québec; 3^e Bordeaux), les espaces publics, parcs, jardins (5^e partout), l'hébergement et restauration (6^e partout), les services publics (7^e partout) et l'information touristique (8^e Québec; 9^e Bordeaux). Notons que le contact avec les résidents obtient le 9^e rang à Québec (13^e Bordeaux) alors que les excursions à proximité, notamment dans les vignobles ou dans les attraits périphériques de la ville, se taille la 8^e place à Bordeaux (13^e Québec). Dans les deux villes, les éléments d'attrait complémentaires, comme les théâtres, concerts et vie nocturne, les festivals et événements ou encore les foires, congrès et expositions arrivent dans les derniers rangs du classement.

Tableau 4.9 Moyenne et rang d'importance des attraits touristiques considérés lors de la préparation de ce voyage (Québec et Bordeaux)

Indicateurs	Québec		Bordeaux	
	Moyenne	Rang	Moyenne	Rang
Monuments et sites historiques	4,02	4	3,70	3
Musées et galeries d'art	2,86	11	2,50	12
Théâtres, concerts et vie nocturne	1,99	15	1,88	14
Festivals et événements	2,15	14	1,71	15
Foires, congrès et expositions	1,75	16	1,40	16
Excursions (ex : vignobles, balades fluviales, proximité)	2,67	13	3,08	8
Architecture urbaine	4,10	2	3,94	1
Espaces publics, parcs, jardins	3,93	5	3,65	5
Lieux favorables aux piétons	4,08	3	3,86	2
Atmosphère urbaine	4,10	1	3,66	4
Contact avec les résidents	3,04	9	2,36	13
Hébergement et restauration	3,73	6	3,29	6
Information touristique	3,42	8	3,01	9
Boutiques, commerces de services	2,97	10	2,72	11
Accès et signalétique	2,78	12	2,98	10
Services publics (ex : propreté)	3,57	7	3,14	7

Question 11 : Lors de votre préparation pour ce voyage, sur une échelle de 1 à 5, où 1 est le niveau le « plus faible » et 5 le « plus élevé », quelle importance avez-vous accordé aux attraits touristiques suivants pour choisir de visiter Québec/Bordeaux?

4.3.2.2 Indicateurs de développement durable

Au niveau des indicateurs de développement durable (tableau 4.10), sur les 10 premiers éléments en ordre d'importance décroissante, 7 variables (en gras) se retrouvent à la fois dans la liste de Québec et Bordeaux. L'analyse de ces classements engendre un coefficient de corrélation aussi très élevé entre les deux séries ($\rho = 0,881$). Le test révèle que les deux classements sont fortement liés en raison du haut degré de concordance. Plus spécifiquement, lorsqu'on demande aux répondants à quelles caractéristiques urbaines ils se sont attardés lors du choix et de la planification du séjour dans la ville, sur 20 items, les visiteurs de Québec et Bordeaux s'entendent sur les trois premiers : le patrimoine bâti et naturel, l'authenticité des lieux et des modes de vie puis l'industrie culturelle (musique, gastronomie, artisanat, cinéma). À Québec, l'animation de l'espace public arrive en 4^e place (6^e Bordeaux) et les espaces verts et la biodiversité arrive en 5^e position (8^e Bordeaux). À Bordeaux, c'est le

transport en commun et le réseau cyclable qui occupe le 4^e rang (11^e Québec) alors que les œuvres d'art publiques et le mobilier urbain sont en cinquième place (6^e à Bordeaux).

Tableau 4.10 Moyenne et rang des caractéristiques urbaines auxquelles s'attardent les touristes lors du choix et de la planification du séjour (Québec et Bordeaux)

Indicateurs	Québec		Bordeaux	
	Moyenne	Rang	Moyenne	Rang
Situation de l'emploi (ex : chômage)	1,69	20	1,38	20
Commerce de produit locaux	2,49	12	2,84	7
Activité économique	2,26	16	1,95	15
Niveau des prix (coût de la vie)	2,74	7	2,22	11
Développement d'infrastructures	2,61	10	2,44	9
Types d'énergie utilisés	2,09	17	1,81	17
Transport en commun et réseau cyclable	2,51	11	3,03	4
Niveau de pollution (ex : air, bruit, eau)	2,48	13	2,27	10
Espaces verts et biodiversité	3,25	5	2,76	8
Recyclage et gestion des déchets	2,31	15	1,88	16
Accessibilité pour tous (ex : handicap)	2,38	14	2,02	13
Politiques de solidarité (ex : pauvreté)	2,08	18	1,65	18
Diversité sociale et ethnique	2,63	9	2,00	14
Accès aux soins de santé	1,98	19	1,55	19
Sécurité et taux de criminalité	2,75	8	2,03	12
Patrimoine bâti et naturel	4,10	1	3,77	1
Animation de l'espace public	3,44	4	2,90	6
Musique, gastronomie, artisanat, cinéma	3,54	3	3,28	3
Œuvres d'art publiques et mobilier urbain	3,20	6	3,02	5
Authenticité des lieux et modes de vie	3,78	2	3,31	2

Question 13 : Lors du choix et de la planification de votre séjour à Québec/Bordeaux, sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « pas du tout » et 5 « totalement », à quel point vous êtes-vous attardés aux caractéristiques urbaines suivantes?

Si les indicateurs demeurent relativement proches dans l'ordre, on observe certaines divergences. Par exemple, le commerce de produits locaux est mieux positionné pour les visiteurs de Bordeaux (12^e Québec; 7^e Bordeaux), alors que la sécurité et le taux de criminalité (7^e Québec; 12^e Bordeaux), le niveau des prix (8^e Québec; 11^e Bordeaux) et la diversité sociale et ethnique (9^e Québec; 14^e Bordeaux) sont plus importants pour les visiteurs de Québec. On notera que les quatre derniers items de la listes sont les mêmes pour les deux villes.

4.3.3 Analyses factorielles

À partir des indicateurs mesurés par le questionnaire auprès des touristes, nous avons procédé à deux analyses factorielles en composantes principales. La première a été effectuée sur les variables d'attractivité touristique alors que la seconde a porté sur les indicateurs de développement durable. Rappelons que l'approche vise à réduire un grand nombre d'information sur un sujet donné à un petit nombre d'éléments plus facilement interprétables (Stafford *et al.*, 2006). Le traitement a été exécuté sur l'ensemble des répondants afin de générer des facteurs équivalents pour Québec et Bordeaux et permettre une analyse comparative. Au préalable, nous avons réalisé l'exercice sur chaque échantillon pour vérifier la similitude des résultats (appendice E).

L'analyse factorielle peut être utilisée à l'aide de variables mesurées sur une échelle de Likert à cinq points, même si cette dernière est généralement considérée comme une variable ordinale. En effet, l'analyse factorielle peut être effectuée à partir d'échelles ordinales, d'intervalles ou de rapports (Stafford *et al.*, 2006). Cependant, la généralisation de nos résultats à l'ensemble de la population apparaît difficile en raison de la distribution anormale des réponses sur les indicateurs utilisés. Notons aussi que l'analyse factorielle a été réalisée avec rotation varimax. Ce type de rotation, de caractère orthogonal, repose sur l'indépendance des composantes entre elles (Stafford *et al.*, 2006). Son utilisation permet de faire ressortir l'unidimensionnalité des facteurs, soit l'existence de dimensions clairement définies par rapport aux autres.

Par cette méthode, nous avons rassemblé en composantes les différentes variables d'attractivité et de développement durable considérées lors de la sélection d'une ville par le touriste. Nous avons ainsi vérifié si les paramètres d'attractivité se regroupent en trois dimensions (noyau, mise en scène, contexte) et si les indicateurs de développement durable se regroupent en fonction des quatre dimensions (économie, environnement, social et culture). Dans une optique exploratoire, nos travaux révèlent de nouvelles informations pertinentes aux avancées de recherche dans ces domaines.

4.3.3.1 Attractivité touristique

L'analyse factorielle étudie les interrelations entre un certain nombre de variables. La première étape consiste donc en l'examen de la matrice de corrélation de l'instrument de mesure pour en évaluer la consistance interne. Considérant la distribution anormale des réponses, le rho de Spearman a été utilisé pour analyser les interrelations entre les 16 variables mesurant l'attractivité touristique. La matrice de corrélation montre l'existence d'interrelations entre les variables d'intensité faible à moyenne (appendice F). Le barème d'évaluation, présenté au tableau 4.11 permet d'interpréter la force de ces indices. Décelant la présence de corrélations modérées entre les variables, il apparaît pertinent de rechercher des éléments similaires qui pourront composer des facteurs.

Tableau 4.11 Barème d'évaluation d'une corrélation

Indice de corrélation	Interprétation
0,00 et 0,35	faible corrélation
0,36 et 0,67	corrélation moyenne
0,68 et 0,90	forte corrélation
0,90 à 1,00	très forte relation

Source : (Taylor, 1990).

Cette analyse factorielle a été réalisée sur les items composant l'échelle de mesure de l'attractivité touristique (appendice G). Cependant, deux tests sont préalables à son interprétation (tableau 4.12). Ces derniers permettent de vérifier l'existence de corrélations suffisantes entre les variables constituant l'instrument de mesure. Le test de sphéricité de Bartlett, dont la valeur observée est de 0,00, démontre qu'il est justifié de rechercher des composantes (Stafford *et al.*, 2006). Le coefficient Kaiser-Meyer-Olkin de 0,7929 révèle une bonne validité, les variables étant suffisamment corrélées entre elles pour effectuer l'analyse factorielle (Stafford *et al.*, 2006).

Tableau 4.12 Tests préalables à l'interprétation de l'analyse factorielle sur les indicateurs d'attractivité

Test	Indice KMO et test de Bartlett	
	Résultat	Interprétation
Test Kaiser-Meyer-Olkin	,792	0,70 > KMO > 0,80 moyen
Test sphéricité de Bartlett	Sig. 0,000	0,000 < 0,05 donc rejet H0 et accepte H1 = la matrice de corrélation est différente d'une matrice identité. Il est justifié de rechercher des composantes.

La méthode utilisée pour extraire les facteurs est l'étude de la valeur propre des composantes, représentant la variance expliquée. Pour retenir un facteur, cette valeur doit être supérieure à un (Ferguson et Takane, 1989; Stafford *et al.*, 2006). Ainsi, l'analyse factorielle réalisée sur les indicateurs d'attractivité touristique fait ressortir quatre facteurs. La première composante présente une valeur propre de 3,77 et explique 29,1% de la variance. La seconde composante a une valeur propre de 1,82, expliquant 14,0 % de la variance. La troisième composante atteint une valeur propre de 1,261 (variance expliquée de 9,7 %) alors que la quatrième a une valeur propre de 1,203 (variance expliquée de 9,3 %). Ces facteurs représentent quatre niveaux d'attractivité touristique de la ville, soit l'enceinte, le contexte urbain, les attraits

complémentaires et le noyau (tableau 4.13). Au total, cette analyse factorielle explique 62% de l'attractivité touristique de la ville.

Tableau 4.13 Analyse factorielle basée sur les attraits touristiques (ensemble)

Composantes et variables	Coefficients	Variance expliquée	
		Réelle*	Interne
Composante 1 : Enceinte touristique			
Atmosphère urbaine	,766	29,1%	46,8%
Architecture urbaine	,755		
Espaces publics, parcs, jardins	,738		
Lieux favorables aux piétons	,737		
Composante 2 : Contexte urbain			
Accès et signalétique	,761	14,0%	22,6%
Services publics (ex : propreté)	,742		
Information touristique	,741		
Boutiques, commerces de services	,583		
Composante 3 : Attraits complémentaires			
Festivals et événements	,817	9,7%	15,6%
Foires, congrès et expositions	,720		
Théâtres, concerts et vie nocturne	,711		
Composante 4 : Noyau d'attractivité			
Monuments et sites historiques	,812	9,3%	14,9%
Musées et galeries d'art	,768		
Variance totale		62,0%	100,0%
*Avant rotation			

Le premier facteur, l'enceinte touristique se compose de l'atmosphère urbaine, de l'architecture, des espaces publics, parcs et jardins ainsi que des lieux favorables aux piétons. Cette composante rassemble des variables reliées au cadre de vie urbain et des éléments d'aménagement. En deuxième, le contexte urbain regroupe les indicateurs d'accès et de signalétique, de services publics, d'information touristique ainsi que les boutiques et commerces de services. C'est effectivement aux services urbains en général que réfère cette composante, offre est utilisée à la fois par les

résidents et les visiteurs. Le troisième facteur comporte les variables d'attraits complémentaires, comme les festivals et événements, les foires, congrès et exposition ainsi que les théâtres, concerts et la vie nocturne. Initialement pressenties comme faisant partie des variables centrales à l'attractivité touristique urbaine, elles ont été traitées différemment par les visiteurs qui leur confère un rôle moins central. Enfin, le quatrième facteur, dénommé le noyau, se compose des monuments et sites historiques ainsi que des musées et galeries d'art. Si ce facteur révèle que peu d'attraits sont considérés comme centraux, l'importance qui leur est accordée est considérable.

Notons que 13 éléments sur 16 ont été maintenus dans l'analyse factorielle en raison d'un manque de corrélation des trois autres aspects avec les facteurs. Nous avons donc retiré les variables référant au contact avec les résidents, à l'hébergement, à la restauration et aux excursions à proximité. Ces variables se sont ni corrélées entre elles pour générer un facteur, ni regroupées avec une des composantes pour renforcer son potentiel explicatif. En effet, la variance expliquée par le modèle factoriel augmente au fur et à mesure qu'on retire ces trois variables (appendice H). Le contact avec les résidents semble ainsi se distinguer des autres facteurs. L'hébergement, la restauration et les excursions n'arrivent pas à se coller aux autres niveaux non plus. Cela dit, on peut émettre l'hypothèse qu'il existe une cinquième composante reliée à l'industrie de support, située entre les attraits complémentaires et le noyau. Intégrer de nouvelles variables à l'outil permettrait de tester cette éventualité et bonifier le modèle.

La validité de l'instrument de mesure réside dans le fait de mesurer la bonne information avec le bon instrument. Pour ce faire, nous devons vérifier la consistance interne de l'outil à l'aide de l'alpha de Cronbach (DeVellis, 2012). Au niveau des

indicateurs de d'attractivité touristique, l'indice est de 0,807 pour l'ensemble de la grille. Selon Perrien *et al.* (1983), un alpha de 0,80 est reconnu comme acceptable en recherche fondamentale (tableau 4.14). Nous pouvons donc assumer que notre échelle de mesure est valide, détenant une bonne consistance interne.

Tableau 4.14 Lecture du alpha de Cronbach

Valeur du α	Domaine d'acceptabilité
0,90 et plus	recherche appliquée
0,60 à 0,80	recherche fondamentale
0,50 à 0,60	recherche exploratoire

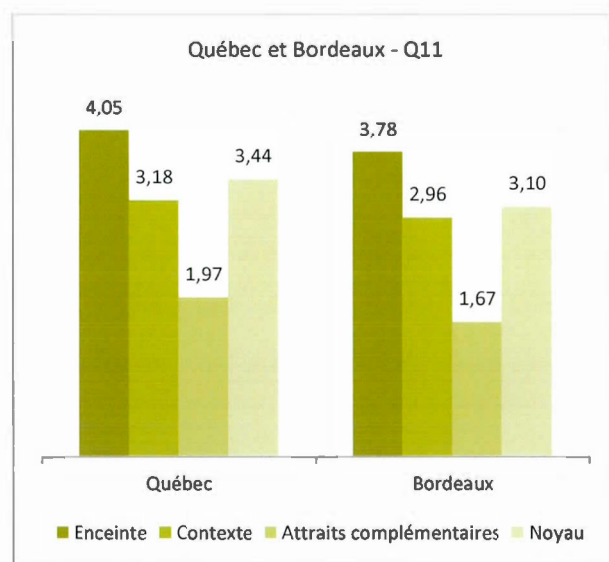
Source : (Perrien *et al.*, 1983)

L'indice de l'alpha de Cronbach permet aussi d'examiner les composantes ressortant de l'analyse factorielle. Dans ce cas, il clarifie la validité de l'instrument de mesure quant à la consistance interne d'un groupe d'énoncés composant les facteurs (Stafford *et al.*, 2006). La valeur du alpha de Cronbach par niveau d'attractivité touristique est présentée au tableau 4.15. On observe alors que chacune des composantes affiche un niveau de consistance interne accepté en recherche fondamentale, la valeur du alpha allant de 0,773 (contexte) à 0,611 (noyau). Rappelons que cette dernière composante, le noyau, ne comporte que deux énoncées, ce qui explique sa plus faible consistance interne. Si ce facteur se dégage clairement des autres dans l'analyse factorielle et qu'il affiche un degré de consistance interne acceptable, son unidimensionalité pourrait éventuellement être renforcée par l'ajout de variables dans l'instrument de mesure, comme par exemple les visites guidées ou les parcs d'attractions.

Tableau 4.15 Valeur du alpha de Cronbach par dimension du développement durable

Composantes	Valeur du α
Contexte	0,773
Enceinte	0,729
Attraits complémentaires	0,669
Noyau	0,611

Dans le but de comprendre l'importance accordée aux différents niveaux, une moyenne a été calculée pour chaque composante dans les deux villes à l'étude. À Québec comme à Bordeaux, c'est l'enceinte touristique qui obtient le score le plus élevé (Québec : 4,05; Bordeaux : 3,78), suivi du noyau d'attractivité (Québec : 3,44; Bordeaux : 3,10), du contexte urbain (Québec : 3,18; Bordeaux : 2,96) puis des attraits complémentaires (Québec : 1,97; Bordeaux : 1,67). La figure 4.52 présente ces résultats.

Figure 4.52 Importance accordée aux attraits touristiques

Questions : Q11) Lors de votre préparation pour ce voyage, sur une échelle de 1 à 5, ou 1 est le niveau le « plus faible » et 5 le « plus élevé », quelle importance avez-vous accordé aux attraits touristiques suivants pour choisir de visiter Québec/Bordeaux?

On constate ainsi que le cadre de vie urbain et les aménagements au sein de l'enceinte touristique détiennent un rôle essentiel dans l'attractivité de la ville, et ce même davantage que le noyau. Néanmoins, si ce dernier ne comporte que deux éléments, force est de reconnaître que les visiteurs y accordent une importance élevée. Le contexte urbain n'est pas non plus négligé des visiteurs, qui le prennent aussi en considération lors de la préparation de leur voyage. Enfin, les attraits complémentaires sont très peu pris en compte, mais cela peut se justifier par le choix d'une période de collecte hors festivals d'envergure majeure.

4.3.3.2 Développement durable

Avant d'effectuer l'analyse factorielle sur les indicateurs de développement durable, nous avons examiné la matrice de corrélation basée sur les 20 items composant l'instrument de mesure (appendice I). Selon le barème d'évaluation présenté au tableau 4.11 plus haut (p. 283), la quasi-totalité des corrélations sont faibles ou moyenne, ce qui signifie que les mesures sont complémentaires, sans pour autant être équivalentes (Taylor, 1990). Seul un croisement présente un indice de corrélation considéré comme fort : types d'énergie utilisés versus recyclage et gestion des déchets (0,708). Cela dit, la présence de corrélations modérées entre les variables révèle que les items composant l'instrument mesurent de façon similaire l'information, ce qui assure une bonne consistance interne de l'outil.

Nous avons ainsi procédé à l'analyse factorielle sur les items composant l'échelle de mesure des caractéristiques de développement durable de la ville (appendice J). Avant de procéder à son interprétation, deux tests ont été réalisés (tableau 4.16). La valeur de signification observée au test de sphéricité de Bartlett est de 0,00, ce qui justifie la recherche de composantes (Stafford *et al.*, 2006). Le coefficient Kaiser-

Meyer-Olkin indique une très grande validité (0,924), révélant que les variables sont suffisamment corrélées entre elles pour effectuer l'analyse (Stafford *et al.*, 2006).

Tableau 4.16 Tests préalables à l'interprétation de l'analyse factorielle sur les indicateurs de développement durable

Test	Indice KMO et test de Bartlett	
	Résultat	Interprétation
Test Kaiser-Meyer-Olkin	,924	0,90 et plus = excellent
Test sphéricité de Bartlett	Sig. 0,000	0,000 < 0,05 donc rejet H0 et accepte H1 = la matrice de corrélation est différente d'une matrice identité. Il est justifié de rechercher des composantes.

Comme pour l'analyse factorielle précédente, la méthode utilisée pour extraire les facteurs est la valeur propre des composantes, en retenant les facteurs dont cette valeur est supérieure à un. L'analyse factorielle réalisée à partir des indicateurs de développement durable fait ressortir quatre facteurs. La première composante présente une valeur propre de 7,498 et explique 39,5 % de la variance. La seconde a une valeur propre de 2,136 et explique 11,2 % de la variance. La troisième composante atteint une valeur propre de 1,262 (6,6 % de variance expliquée) alors que la quatrième a une valeur propre de 1,095 (variance expliquée de 5,8 %) Or, ces quatre composantes expliquent 63,1 % de la variance totale.

Les facteurs générés à partir des caractéristiques de la ville auxquelles les gens s'attendent lors de leur choix de destination représentent les quatre composantes du développement durable, soit les dimensions sociale, culturelle, environnementale et économique (tableau 4.17). On note que le facteur social affiche la variance interne la plus élevée en raison de la force corrélationnelle entre les variables qui la compose.

Pour autant, cela ne veut pas dire que ce facteur soit plus important que les autres, comme le démontrera la moyenne des réponses accordées par les répondants.

Tableau 4.17 Analyse factorielle basée sur les caractéristiques de développement durable (ensemble)

<i>Composantes et variables</i>	<i>Coefficients</i>	<i>Variance en %</i>	
		<i>Réelle*</i>	<i>Interne</i>
<i>Composante 1 : Social</i>			
Politiques de solidarité (ex : pauvreté)	0,789	39,5%	62,5%
Accès aux soins de santé	0,772		
Sécurité et taux de criminalité	0,701		
Diversité sociale et ethnique	0,667		
Accessibilité pour tous (ex : handicap)	0,665		
<i>Composante 2 : Culture</i>			
Patrimoine bâti et naturel	0,774	11,2%	17,8%
Animation de l'espace public	0,757		
Musique, gastronomie, artisanat, cinéma	0,742		
Authenticité des lieux et modes de vie	0,727		
Œuvres d'art publiques et mobilier urbain	0,720		
<i>Composante 3 : Environnement</i>			
Niveau de pollution (ex : air, bruit, eau)	0,742	6,6%	10,5%
Transport en commun et réseau cyclable	0,732		
Espaces verts et biodiversité	0,730		
Types d'énergie utilisés	0,619		
Recyclage et gestion des déchets	0,607		
<i>Composante 4 : Économie</i>			
Commerce de produit locaux	0,735	5,8%	9,1%
Activité économique	0,704		
Situation de l'emploi (ex : chômage)	0,639		
Niveau des prix (coût de la vie)	0,587		
<i>Variance totale</i>		63,1%	100,0%
<i>*Avant rotation</i>			

La première composante regroupe des variables reliées à la dimension sociale du développement durable. Elle rassemble les politiques de solidarité, l'accès aux soins de santé, la sécurité et taux de criminalité, la diversité sociale et ethnique ainsi que

l'accessibilité pour tous. Le second facteur comporte les indicateurs de nature culturelle, tels que le patrimoine bâti et naturel, l'animation de l'espace public, la musique, gastronomie, artisanat et cinéma, l'authenticité des lieux et des modes de vie ainsi que les œuvres d'art publiques et le mobilier urbain. La troisième composante de l'analyse factorielle, regroupe les indices environnementaux, soit le niveau de pollution, le transport en commun et le réseau cyclable, les espaces verts et la biodiversité, les types d'énergie utilisés en plus du recyclage et la gestion des déchets. Enfin, le quatrième facteur, la dimension économique, se compose du commerce de produits locaux, de l'activité économique, de la situation de l'emploi et du niveau des prix.

On observe que 19 éléments sur 20 ont été retenus dans l'analyse factorielle. En raison d'un manque de corrélation claire entre le développement d'infrastructures et les différentes composantes, cet aspect a donc été retiré de l'analyse. Cela peut être dû à son caractère particulièrement transversal, touchant à la fois chacune des dimensions du développement durable. Or, en retirant cette variable, la variance expliquée du modèle factoriel s'accroît, comparativement au traitement effectué à partir des 20 variables (appendice K).

Un étape importante de l'analyse factorielle est l'évaluation de la validité de l'instrument de mesure à l'aide de l'alpha de Cronbach (DeVellis, 2012). Au niveau des indicateurs de développement durable, l'indice est de 0,917 pour l'ensemble de la grille. Puisqu'un alpha supérieur à 0,90 correspond aux exigences de la recherche appliquée (tableau 4.14 plus haut), notre échelle de mesure apparaît valide, détenant une forte consistance interne (Perrien *et al.*, 1983).

Nous avons également utilisé l'indice de l'alpha de Cronbach pour valider la consistance interne des groupes d'énoncés composant les facteurs de développement durable. La valeur du alpha de Cronbach par dimension est présenté au tableau 4.18. On observe alors que chacune des composantes affiche un niveau de consistance interne acceptable en recherche fondamentale. La valeur du alpha varie de 0,858 (social) à 0,757 (économique).

Tableau 4.18 Valeur du alpha de Cronbach par dimension du développement durable

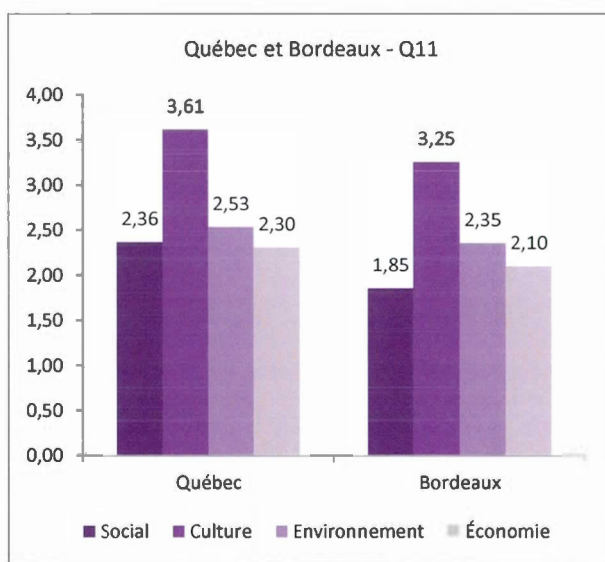
Composantes	Valeur du α
Sociale	0,858
Culturelle	0,839
Environnementale	0,852
Économique	0,757

Afin de comparer l'importance accordée à chacune des composantes pour chaque échantillon, une moyenne a été calculée par facteur. On remarque alors que les répondants de Québec et de Bordeaux ont manifesté l'intérêt le plus élevé envers la dimension culturelle (Québec : 3,61; Bordeaux : 3,25), qui rassemble notamment des indicateurs s'apparentant aux éléments d'attractivité.

Le second facteur en ordre d'importance est la dimension environnementale (Québec : 2,53; Bordeaux : 2,35). Ce sont essentiellement les variables reliées aux espaces verts et à la biodiversité ainsi qu'au transport en commun et au vélo qui contribuent à faire augmenter cette moyenne. Au niveau des facteurs économique (Québec : 2,30; Bordeaux : 2,10) et social (Québec : 2,36; Bordeaux : 1,85), les valeurs moyennes apparaissent plus faibles. Il importe aussi de noter que les résultats

de Bordeaux affichent une plus grande variation que ceux de Québec, notamment au niveau de l'écart entre les dimensions économique et sociale (figure 4.53).

Figure 4.53 Importance accordée aux variables de développement durable



Questions : Q13) Lors du choix et de la planification de votre séjour à Québec/Bordeaux, sur une échelle de 1 à 5, ou 1 signifie « pas du tout » et 5 « totalement », à quel point vous êtes-vous attardés aux caractéristiques urbaines suivantes?

4.3.4 Variables ayant une incidence sur les facteurs

Pour comparer l'importance accordée aux niveaux d'attractivité ainsi qu'aux dimensions du développement durable lors de la planification d'un séjour urbain selon les caractéristiques des visiteurs, le test Kruskal-Wallis a été utilisé. Ce test permet de comparer le résultat d'une variable dépendante non paramétrique (ex : échelle de Likert) en fonction d'une variable indépendante nominale ou ordinale composée de deux catégories et plus (Allen et Seaman, 2007; Clason et Dormody, 1994; Gibbons et Chakraborti, 2014). Ainsi, les facteurs d'attractivité et de développement durable représentent les variables dépendantes et les différentes caractéristiques de visiteurs, comme le nombre de visites dans la ville ou les marqueurs externes consultés avant leur visite, sont considérées comme les variables indépendantes.

Il importe de noter que lors de l'utilisation d'une échelle de Likert à cinq points, il peut arriver que les répondants sélectionnent les valeurs extrêmes de l'échelle ce qui engendre une distribution anormale des données (Clason et Dormody, 1994). Le test Kruskal-Wallis étant non-paramétrique, il ne requiert pas l'utilisation de variables continues ni la distribution normale des résultats. Ce test suppose tout de même une similitude entre les données, se vérifiant par des exercices de comparaisons entre les coefficients de symétrie (Skewness) et d'aplatissement (Kurtosis). Ces derniers ont réalisés pour l'ensemble des variables testées. Nous avons donc conservé dans ces analyses les données respectant cette hypothèse.

Pour effectuer le test Kruskal-Wallis, le logiciel SPSS est programmé pour transformer les moyennes en rang et comparer les catégories sur la base de ces rangs (Allen et Seaman, 2007; Clason et Dormody, 1994; Gibbons et Chakraborti, 2014). Pour ce faire, nous avons utilisé un seuil de signification de 95 %. Afin de faciliter l'interprétation des résultats, nous abordons dans cette section uniquement les variables pour lesquelles une différence significative a été identifiée par le test Kruskal-Wallis sur les divers facteurs, en présentant la moyenne initiale. Pour chaque variable, les moyennes avec une lettre différente en exposant (a, b ou c) sont significativement différentes et les moyennes avec, en exposant, la même lettre ne sont pas significativement différentes. Dans les tableaux, les moyennes portant en exposant la même lettre sont reconnues pour être similaires, alors que celles ayant des lettres distinctes sont considérées comme statistiquement différentes l'une de l'autre. Par exemple, concernant la variable « motif de visite » au tableau 4.13, la moyenne 3,89^{ab} n'est pas significativement différente de la moyenne 3,35^a ni de la moyenne 3,95^b, mais ces deux dernières le sont l'une de l'autre.

Dans cette section, les données sont présentées en croisant les caractéristiques des voyageurs urbains avec les facteurs d'attractivité ressortant de l'analyse factorielle, puis avec les composantes de développement durable. Si les résultats sont exposés de façon factuelle et majoritairement sans analyse, celle-ci sera effectuée dans la discussion qui suivra cette présentation.

4.3.4.1 Attractivité touristique

Afin d'évaluer l'incidence de certaines variables sur les facteurs d'attractivité touristique, nous avons analysé l'ensemble des réponses (deux villes confondues), puis traité séparément les résultats de Québec et Bordeaux pour comprendre leurs

spécificités. Les différences significatives révélées par les traitements démontrent que plusieurs variables peuvent jouer un rôle sur la perception de l'attractivité de la ville.

Enceinte

Le premier élément ressortant comme facteur d'attractivité est l'enceinte touristique. Composée de l'atmosphère urbaine, de l'architecture, des espaces publics, parcs et jardins ainsi que des lieux favorables aux piétons, la valeur accordée par les répondants à cette composante est affectée par différentes variables, comme on peut l'observer au tableau 4.19. Dans l'ensemble, les gens disant utiliser la marche pour effectuer leur déplacement dans la ville accordent significativement plus d'importance à l'enceinte touristique dans le choix de la destination. À l'inverse, ceux utilisant le transport en commun, le vélo ou la navette fluviale y accordent moins d'importance. Au niveau des motifs de visites, les voyageurs venus pour les affaires ou pour un congrès sont moins sensibles à l'enceinte touristique comparativement aux visiteurs d'agrément ou ceux venus visiter des parents ou amis.

Tableau 4.19 Test Kruskal-Wallis, facteur « enceinte » par caractéristiques des voyageurs urbains

Variables indépendantes	Moyenne facteur (variable dépendante) par modalité		
	Ensemble	Québec	Bordeaux
Langue de réponse		Français : 4,19 ^a Anglais : 3,92 ^b	
Marche	Oui : 3,95 ^a Non : 3,65 ^b		Oui : 3,83 ^a Non : 3,40 ^b
Transport en commun, vélo, navette fluviale	Oui : 3,81 ^a Non : 3,98 ^b		
Motif de visite	Affaires et congrès, langue ou Autre : 3,35 ^a Visite parents ou amis : 3,89 ^{ab} Tourisme d'agrément : 3,95 ^b		Affaires et congrès, langue ou Autre : 2,75 ^a (n : 7) Visite parents ou amis : 3,73 ^{ab} Tourisme d'agrément : 3,83 ^b
Style de voyageur urbain	Confort et planification / affaires ou événement : 3,47 ^a Voir le plus de choses possibles : 3,87 ^{ab} Musées et les lieux remplis d'histoire : 3,87 ^{ab} Atmosphère urbaine et déambulation : 4,03 ^b		
Dimension du développement durable	Économie : 2,94 ^a (n : 13) Social : 3,91 ^b Environnement : 3,92 ^b Culture : 3,99 ^b		Économie : 2,81 ^a (n : 8) Environnement : 3,82 ^b Social : 3,67 ^b Culture : 3,90 ^b
Renseignement sur le développement durable		Oui : 4,26 ^a Non : 4,03 ^b	
Bouche-à-oreille			Oui : 3,89 ^a Non : 3,65 ^b
Âge	34 ans et moins : 3,79 ^a 35-54 ans : 3,93 ^a 55 ans et plus : 4,05 ^b		34 ans et moins : 3,57 ^a 55 ans et plus : 3,86 ^a 35-54 ans : 3,88 ^b
Revenu familial annuel		75 000 \$ et plus / 50 000 € et plus : 3,91 ^a 50 000 à 74 999\$ / 34 000 à 50 000 € : 4,21 ^{ab} 49 999 \$ et moins / 34 000 € et moins : 4,23 ^b	

Pour ce qui est du style de voyageur urbain, les gens qui valorisent le confort avant tout ou sont venus pour affaires ont aussi plus faiblement évalué l'enceinte comparativement aux voyageurs préférant voir le plus de choses possibles dans une journée, aimant les musées et les lieux remplis d'histoire ou souhaitant profiter de l'atmosphère urbaine, déambuler et expérimenter le quotidien. Par rapport à la

dimension du développement durable la plus importante à considérer lors du choix d'une ville à visiter, les touristes ayant sélectionné l'aspect économique s'intéressent moins à l'enceinte comparativement à ceux considérant davantage le social, l'environnement ou la culture. Enfin, les touristes âgés de 55 ans et plus accordent une plus grande importance à l'enceinte touristique que les voyageurs plus jeunes.

À Québec, l'importance accordée par les répondants à l'enceinte touristique lors de la préparation du séjour varie selon la langue de réponse, la prise de renseignement et le revenu familial annuel du répondant. Ainsi, les visiteurs francophones disent s'intéresser davantage à cette composante comparativement aux répondants anglophones. Cela peut possiblement s'expliquer par des raisons culturelles ou sociologiques. De plus, les touristes qui s'informent spécifiquement de l'évolution du développement durable de la ville avant d'y venir se montrent plus intéressés par l'enceinte touristique. Enfin, les répondants moins nantis accordent plus d'importance à cet aspect de l'attractivité de la ville, comparativement aux plus riches.

L'intérêt porté à l'enceinte touristique de Bordeaux lors de la préparation de des séjours varie selon certains éléments. D'abord, les répondants ayant affirmé utiliser la marche pour effectuer leurs déplacements ont mieux évalué l'enceinte que les non-marcheurs, ce qui apparaît logique puisque se promener permet de profiter des espaces extérieurs. On remarque aussi que les touristes d'agrément et les gens détenant leur information sur la ville grâce au bouche-à-oreille accordent une plus grande importance à ce facteur. Quand on demande aux visiteurs laquelle des dimensions a été la plus importante à considérer en choisissant la ville pour y faire du tourisme, ceux ayant répondu l'économie ont accordé moins d'importance à l'enceinte touristique, comparativement à ceux ayant sélectionnée le social,

l'environnement ou la culture. Enfin, les répondants à Bordeaux de 35 ans et plus démontrent un plus grand intérêt pour ce niveau d'attractivité touristique.

Contexte

Le facteur du contexte urbain réfère au plus large niveau d'attractivité, soit les variables d'accès et de signalétique, de services publics, d'information touristique ainsi que de boutiques et commerces de services. Les différences significatives sur ces variables sont présentées au tableau 4.20. Ainsi, les touristes s'étant renseignés sur l'évolution du développement durable de la ville avant leur séjour accordent une plus grande valeur à ce facteur lors de la préparation. Par ailleurs, ceux détenant une scolarité universitaire et les plus nantis sont moins sensibles au contexte urbain. On peut présumer que ces derniers ont moins besoins des services offerts par la ville pour organiser leur séjour, puisqu'ils peuvent dépenser davantage, alors que les répondants moins nantis construisent leur visite de façon plus autonome et se préoccupent davantage des services urbains pour rester dans les limites de leur budget de vacances. Enfin, les Américains et Français ont évalué plus faiblement l'importance du contexte par rapport aux visiteurs provenant du Canada et d'autres origines.

À Québec, les gens qui visitent la ville pour la première fois affirment s'être moins intéressés à son contexte urbain, comparativement à ceux qui sont déjà venus dans le passé. Les touristes qui veulent voir le plus de choses possible dans une journée sont aussi plus sensibles aux variables contextuelles, comparativement aux autres styles de voyageurs. De plus, les gens informés de l'évolution du développement durable à Québec ont accordé une plus grande importance au contexte urbain. On observe aussi que les gens détenant une scolarité universitaire et les plus nantis sont moins enclins à s'intéresser au contexte urbain comme facteur d'attractivité. En fonction de la

provenance des visiteurs, les Américains accordent une moins grande importance au contexte de la ville de Québec que les visiteurs provenant d'autres origines, mais ces moyennes demeurent comparables aux Européens, Français et Canadiens.

Tableau 4.20 Test Kruskal-Wallis, facteur « contexte » par caractéristiques des voyageurs urbains

Variables indépendantes	Moyenne facteur (variable dépendante) par modalité		
	Ensemble	Québec	Bordeaux
Première visite		Oui : 3,06 ^a Non : 3,34 ^b	
Mode d'entrée			Train : 2,76 ^a Voiture / moto : 2,89 ^{ab} Avion : 3,28 ^{bc} Autobus, bateau, VR et autre : 3,61 ^c (n : 11)
Style de voyageur urbain		Confort et planification / affaires ou événement : 2,93 ^a Atmosphère urbaine et déambulation : 3,01 ^{ab} Musées et les lieux remplis d'histoire : 3,36 ^{ab} Voir le plus de choses possibles : 3,49 ^b	
Renseignement sur le développement durable	Oui : 3,41 ^a Non : 2,99 ^b	Oui : 3,54 ^a Non : 3,07 ^b	
Genre			Femme : 3,09 ^a Homme : 2,78 ^b
Éducation	Secondaire, DEP et moins / Sans diplôme, CAP, BEP : 3,49 ^a Collégial / BAC : 3,21 ^a Université : 2,93 ^b	Université : 3,02 ^b Collégial / BAC : 3,24 ^{ab} Secondaire, DEP et moins / Sans diplôme, CAP, BEP : 3,71 ^a	Université : 2,85 ^a Collégial / BAC : 3,19 ^b Secondaire, DEP et moins / Sans diplôme, CAP, BEP : 3,26 ^b
Revenu familial annuel	49 999 \$ et moins / 34 000 € et moins : 3,23 ^a 50 000 à 74 999\$ / 34 000 à 50 000 € : 3,13 ^{ab} 75 000 \$ et plus / 50 000 € et plus : 2,93 ^b	75 000 \$ et plus / 50 000 € et plus : 2,93 ^a 50 000 à 74 999\$ / 34 000 à 50 000 € : 3,31 ^{ab} 49 999 \$ et moins / 34 000 € et moins : 3,37 ^b	
Provenance	États-Unis : 2,76 ^a France : 2,96 ^a Europe : 3,10 ^{ab} Canada : 3,28 ^b Autres : 3,62 ^c	États-Unis : 2,83 ^a Europe : 3,05 ^{ab} France : 3,27 ^{ab} Canada : 3,31 ^b Autres : 3,56 ^b	États-Unis : 2,39 ^a (n : 11) France : 2,86 ^a Canada : 2,94 ^a (n : 8) Europe : 3,12 ^{ab} Autres : 3,70 ^b (n : 15)

L'évaluation du contexte urbain à Bordeaux dépend aussi de différentes variables. Tout d'abord, on observe que les touristes arrivés par le train accordent moins d'importance au contexte de la ville. La gare Saint-Jean étant située dans le sud du centre-ville et près du tramway, ces voyageurs ont manifestement moins besoin d'information générale sur la ville. Les résultats démontrent aussi que les femmes sont plus sensibles à ce facteur et que les visiteurs détenant une scolarité universitaire y accordent moins d'importance dans la préparation de leur séjour. Au sujet de la provenance, les Américains, les Français et les Canadiens se sont moins attardés au contexte urbain par rapport aux visiteurs provenant d'autres origines.

Attraits complémentaires

Les attraits complémentaires regroupent les festivals et événements, les foires, congrès et expositions, ainsi que les théâtres, les concerts et la vie nocturne. L'évaluation de ce facteur, qui semble généralement faible par rapport aux autres niveaux d'attractivité, dépend des variables présentées au tableau 4.21. Dans l'ensemble, les répondants venus pour affaires ou congrès ont accordé plus d'importance aux attraits complémentaires que les gens voyageant pour un autre motif. Cela est aussi vrai pour les voyageurs entre amis, seuls, en groupe organisé ou avec collègues. Les répondants séjournant dans d'autres lieux qu'à l'hôtel ou chez la famille valorisent aussi davantage ce facteur. De plus, les touristes s'étant renseigné sur le développement durable de la ville avant de venir se montrent plus sensibles aux attraits complémentaires. Les plus jeunes (34 ans et moins) accordent davantage d'importance à ce facteurs alors que les plus nantis (revenu familial supérieur à 75 000\$ / 50 000 €) l'estiment plus faiblement. Concernant la provenance des visiteurs, les vacanciers arrivant de pays classés dans la catégorie autres s'intéressent davantage aux attraits supplémentaires, par rapport aux visiteurs de l'Europe, de la France, des États-Unis ou du Canada.

Tableau 4.21 Test Kruskal-Wallis, facteur « attraits complémentaires » par caractéristiques des voyageurs urbains

Variables indépendantes	Moyenne facteur (variable dépendante) par modalité		
	Ensemble	Québec	Bordeaux
Contexte			Destination principale, avec escapades à proximité : 1,84 ^a Voyage multi-destinations : 1,58 ^b
Mode d'entrée			Autobus, bateau, VR et autre : 1,15 ^a (n : 11) Voiture / moto : 1,65 ^b Avion : 1,67 ^b Train : 1,88 ^b
Transport en commun, vélo, navette fluviale			Oui : 1,77 ^a Non : 1,53 ^b
Motif de visite	Tourisme d'agrément : 1,79 ^a Visite parents ou amis : 1,79 ^a Affaires et congrès, langue ou autre : 2,46 ^b	Visite parents ou amis : 1,91 ^a Tourisme d'agrément : 1,93 ^a Affaires et congrès, langue ou autre : 2,63 ^b	
Groupe de voyage	En couple : 1,70 ^a En famille : 1,84 ^{ab} Entre amis, seul, en groupe organisé ou avec collègues : 2,03 ^b		
Hébergement	Excursionnistes : 1,50 ^a Hôtel / motel : 1,84 ^b Chez parents et amis : 1,88 ^b Gîte, auberge, échange, collaboratif, camping, croisière : 1,92 ^b		
Renseignement sur le développement durable	Oui : 2,23 ^a Non : 1,71 ^b	Oui : 2,44 ^a Non : 1,83 ^b	Oui : 2,01 ^a Non : 1,61 ^b
Internet et médias sociaux			Oui : 1,74 ^a Non : 1,52 ^b
Dimension du développement durable	Économie : 1,28 ^a (n : 13) Social : 2,07 ^b Environnement : 1,78 ^b Culture : 1,81 ^b		
Âge	35-54 ans : 1,69 ^a 55 ans et plus : 1,77 ^a 34 ans et moins : 2,04 ^b	35-54 ans : 1,81 ^a 55 ans et plus : 1,80 ^a 34 ans et moins : 2,33 ^b	
Revenu familial annuel	50 000 à 74 999\$ / 34 000 à 50 000 € : 1,91 ^a 49 999 \$ et moins / 34 000 € et moins : 1,92 ^a 75 000 \$ et plus / 50 000 € et plus : 1,65 ^b	75 000 \$ et plus / 50 000 € et plus : 1,70 ^a 50 000 à 74 999\$ / 34 000 à 50 000 € : 2,11 ^b 49 999 \$ et moins / 34 000 € et moins : 2,22 ^b	
Provenance	Europe : 1,72 ^a France : 1,73 ^a États-Unis : 1,81 ^a Canada : 1,86 ^a Autres : 2,45 ^b	États-Unis : 1,77 ^a France : 1,90 ^a Canada : 1,91 ^a Europe : 2,18 ^{ab} Autres : 2,70 ^b	Canada : 1,25 ^a (n : 8) Europe : 1,54 ^a France : 1,67 ^a États-Unis : 2,03 ^{ab} (n : 11) Autres : 2,11 ^b (n : 15)

À Québec, les visiteurs venus pour les affaires, la tenue d'un congrès ou autres motifs disent avoir accordé plus d'importance aux attraits complémentaires, comparativement aux gens venus pour visiter de la famille ou des amis, ou pour du tourisme d'agrément. De plus, les gens qui se sont informés sur l'évolution du développement durable de la ville avant de venir la visiter s'intéressent aussi davantage aux attraits complémentaires. Par ailleurs, les visiteurs âgés de moins de 34 ans l'ont aussi évalué plus fortement tout comme les répondants dont le revenu familial est inférieur à 74 999 \$ / 50 000 €. Au niveau de la provenance, les Américains, les Français et les Canadiens ont évalué plus faiblement l'importance des attraits complémentaires dans l'attractivité touristique de la ville comparativement aux visiteurs provenant d'autres origines.

Le facteur dénommé attraits complémentaires reçoit aussi une différente attention en fonctions des caractéristiques de visiteurs à Bordeaux. En premier lieu, cette composante d'attractivité touristique est davantage valorisée par les visiteurs dont la ville de Bordeaux est la destination principale de voyage par rapport à ceux faisant un voyage multi-destinations. Au moment de la préparation du voyage, les attraits complémentaires seraient aussi davantage considérés par les visiteurs arrivés en train, en avion ou en voiture, comparativement à eux qui sont arrivés en bus ou autres modes de transport. Pour les déplacements à Bordeaux, les touristes utilisateurs du transport en commun, du vélo ou de la navette fluviale ont aussi davantage considéré les attraits complémentaires de la ville par rapport à ceux qui n'utilisent pas ces modes de déplacements urbains. Les répondants de Bordeaux ayant consulté l'Internet et les médias sociaux sont aussi plus enclins à valoriser les attraits complémentaires. Les visiteurs qui disent s'être informés sur l'évolution du développement durable de Bordeaux avant leur voyage ont aussi davantage considéré ce facteur par rapport à ceux n'ayant pas cherché spécifiquement ce genre

d'information. Pour ce qui est de la provenance des répondants, les visiteurs canadiens, européens et français ont accordé moins d'importance aux attraits complémentaires de la ville, comparativement aux visiteurs provenant d'autres origines.

Noyau

Composante centrale du modèle d'attractivité touristique, le noyau est composé des monuments et sites historiques ainsi que des musées et galeries d'art. Selon l'analyse des réponses, l'importance accordée au noyau varie en fonction de plusieurs variables illustrées au tableau 4.22. Ainsi, les répondants anglophones se disent plus sensibles au noyau d'attractivité que les répondants francophones. Il existe aussi une différence entre les gens séjournant à l'hôtel et les excursionnistes, ces derniers ayant porté moins d'intérêt à ce facteur. Par ailleurs, les répondants utilisant le taxi, les tours de ville et autres sont aussi plus enclins à valoriser le noyau. Concernant le style de voyageur urbain, les gens qui aiment les musées et les lieux remplis d'histoire ont aussi évalué plus fortement le noyau d'attractivité, comparativement aux autres.

Lorsqu'on demande aux visiteurs laquelle des dimensions du développement durable est la plus importante à considérer lors du choix de visite d'une ville, ceux ayant sélectionné la culture ont significativement accordé plus d'importance au noyau d'attractivité. Par ailleurs, les touristes ayant consulté l'Internet et les médias sociaux pour connaître les caractéristiques du lieu de séjour ont aussi évalué plus fortement le noyau d'attractivité que ceux n'ayant pas utilisé ce marqueur d'information. De plus, on constate que les personnes qui se renseignent sur le développement durable de la ville avant leur voyage accordent plus d'importance au noyau d'attractivité que ceux n'ayant pas cherché ce type d'information. Par rapport à la dimension la plus

importante à considérer lors du choix d'une ville à visiter, les gens qui ont sélectionné l'aspect économique ont évalué le noyau plus faiblement que ceux ayant choisi la dimension culturelle, mais sans différence significative avec les dimensions environnementale et sociale. Finalement, les Français, Européens et Canadiens ont accordé moins d'importance au noyau d'attractivité comparativement aux Américains et aux visiteurs provenant d'autres origines.

À Québec, les touristes anglophones ont accordé une plus grande valeur au facteur de noyau, comparativement aux francophones. Ceux qui visitent pour la première fois la ville sont aussi plus enclins à s'intéresser au noyau d'attractivité, tout comme ceux qui utilisent les taxis, tours de ville ou autres modes de transport pour se déplacer. Néanmoins, on observe que les gens qui utilisent la marche pour leurs déplacements accordent moins d'importance au noyau d'attractivité. De plus, les voyageurs urbains qui aiment les musées et les lieux remplis d'histoire ont accordé une plus grande importance au noyau d'attractivité lors de la préparation de leur séjour comparativement aux autres types de voyages. Dans le même sens, les gens dont l'information détenue sur la ville dépend d'une visite antérieure ont aussi évalué plus faiblement ce facteur, probablement dû au fait qu'ils ont déjà visité les sites phares de la ville et qu'ils reviennent pour découvrir d'autres aspects. On notera aussi que ceux qui se sont informés sur le développement durable de Québec avant de venir visiter la ville ont accordé une plus grande importance au noyau d'attractivité touristique. Enfin, les visiteurs du Canada, de l'Europe et de la France se disent moins intéressés par ce facteur comparativement aux visiteurs américains et ceux d'autres origines.

Tableau 4.22 Test Kruskal-Wallis, facteur « noyau d'attractivité » par caractéristiques des voyageurs urbains

Variables indépendantes	Moyenne facteur (variable dépendante) par modalité		
	Ensemble	Québec	Bordeaux
Langue de réponse	Français : 3,08 ^a Anglais : 3,58 ^b	Français : 3,11 ^a Anglais : 3,76 ^b	
Première visite		Oui : 3,58 ^a Non : 3,25 ^b	
Arrivée dans la ville			Aujourd'hui : 2,91 ^a Il y a quelques jours : 3,07 ^a Hier : 3,29 ^b
Contexte			Destination principale, avec escapades à proximité : 3,37 ^a Voyage multi-destinations : 2,98 ^b
Marche		Oui : 3,40 ^a Non : 3,95 ^b	
Taxi, tours de ville et autres	Oui : 3,46 ^a Non : 3,22 ^b	Oui : 3,76 ^a Non : 3,38 ^b	
Hébergement	Excursionnistes : 2,93 ^a Chez parents et amis : 3,03 ^{ab} Gîte, auberge, échange, collaboratif, camping, croisière : 3,26 ^b Hôtel / motel : 3,40 ^b		Excursionnistes : 2,81 ^a Chez parents et amis : 2,89 ^{ab} Gîte, auberge, échange, collaboratif, camping, croisière : 3,05 ^{ab} Hôtel / motel : 3,37 ^b
Style de voyageur urbain	Atmosphère urbaine et déambulation : 3,08 ^a Voir le plus de choses possibles : 3,09 ^a Confort et planification / affaires ou événement : 3,14 ^a Musées et les lieux remplis d'histoire : 3,96 ^b	Confort et planification / affaires ou événement : 3,02 ^a Atmosphère urbaine et déambulation : 3,25 ^a Voir le plus de choses possibles : 3,38 ^a Musées et les lieux remplis d'histoire : 4,18 ^b	Voir le plus de choses possibles : 2,85 ^a Atmosphère urbaine et déambulation : 2,89 ^a Confort et planification / affaires ou événement : 3,33 ^{ab} (n : 12) Musées et les lieux remplis d'histoire : 3,76 ^b
Dimension du développement durable	Économie : 2,81 ^a (n : 13) Environnement : 2,91 ^{ab} Social : 2,96 ^{ab} Culture : 3,50 ^b	Social : 2,83 ^a Environnement : 3,17 ^a Économie : 3,30 ^{ab} (n : 5) Culture : 3,59 ^b	Économie : 2,50 ^a (n : 8) Environnement : 2,76 ^a Social : 3,06 ^{ab} Culture : 3,39 ^b
Internet et médias sociaux	Oui : 3,37 ^a Non : 3,04 ^b		Oui : 3,20 ^a Non : 2,91 ^b
Expérience passée		Oui : 3,13 ^a Non : 3,58 ^b	
Renseignement sur le développement durable	Oui : 3,68 ^a Non : 3,16 ^b	Oui : 3,86 ^a Non : 3,29 ^b	Oui : 3,48 ^a Non : 3,04 ^b
Provenance	France : 3,11 ^a Canada : 3,11 ^a Europe : 3,24 ^a Autres : 3,68 ^b États-Unis : 3,73 ^b	Canada : 3,18 ^a Europe : 3,21 ^a France : 3,35 ^a États-Unis : 3,81 ^b Autres : 3,90 ^b	Canada : 2,38 ^a (n : 8) Europe : 3,26 ^b France : 3,03 ^b États-Unis : 3,27 ^b (n : 11) Autres : 3,36 ^b (n : 15)

Lors de la préparation du voyage, l'importance accordée au noyau d'attractivité semble aussi liée à différentes variables à Bordeaux. En effet, les gens arrivés la veille de l'entretien disent s'être particulièrement attardés au noyau d'attractivité de la ville, comparativement à ceux arrivés la journée même ou quelques jours plus tôt. Ce constat, porte à réfléchir sur la perception du voyageur en fonction du nombre de temps passé dans un lieu. Comme la personne arrivée la journée même n'a pas encore vu l'ampleur du patrimoine de la ville, elle estime moins fortement son intérêt envers le noyau. En contrepartie, celui qui est là depuis quelques jours a désormais une idée plus large de ce que la ville a à offrir et déporte son intérêt du noyau vers les niveaux supérieurs, comme l'enceinte ou le contexte. Or, le touriste arrivé la veille connaît l'ampleur du noyau et peut répondre en quoi ça l'intéresse, sans pour autant l'avoir consommé. Néanmoins, il faut rappeler que cette échelle portait sur l'importance accordée aux différents attraits avant de venir à Bordeaux, non pas sur l'impression que laisse ces attraits aux visiteurs.

Par ailleurs, les répondants pour qui Bordeaux est la destination principale de voyage ont davantage considéré le noyau d'attractivité dans leur décision de visiter la ville comparativement à ceux effectuant un voyage multi-destinations. Dans le même sens, les voyageurs excursionnistes se disent moins enclins à s'intéresser à ce facteur. Il est possible d'interpréter que les voyageurs qui accumulent les étapes de voyages sont moins préoccupés spécifiquement par les attraits principaux de la ville. En lien avec le style de voyageur urbain, ceux affirmant vouloir voir le plus de choses possibles dans une journée et ceux qui aiment profiter de l'atmosphère urbaine, déambuler et expérimenter le quotidien des gens, ont accordé moins d'importance au noyau d'attractivité que ceux qui aiment les musées et les lieux remplis d'histoire.

Lorsqu'on demande aux visiteurs de Bordeaux laquelle des dimensions du développement durable a été la plus importante à considérer pour choisir la ville comme lieu de vacances, les visiteurs ayant répondu l'économie et l'environnement portent moins d'intérêt au noyau d'attractivité alors que ceux ayant répondu la dimension culturelle lui accordent plus d'importance. Encore une fois, les touristes ayant consulté l'Internet et les médias sociaux pour connaître les caractéristiques de la ville se sont montrés plus sensibles au noyau par rapport à ceux n'ayant pas utilisé ce marqueur d'information. On observe aussi que les visiteurs de Bordeaux ayant cherché de l'information sur l'évolution du développement durable de la ville avant de venir la visiter disent avoir davantage considéré le noyau d'attractivité que ceux n'ayant pas cherché spécifiquement ce genre d'information. Enfin, les Canadiens sont les répondants s'intéressant le moins au noyau d'attractivité touristique à Bordeaux.

4.3.4.2 Développement durable

Dans un second temps, nous avons évalué l'incidence de certaines caractéristiques des visiteurs sur la considération des facteurs de développement durable dans le choix de visiter une ville, et ce pour l'ensemble des répondants et des visiteurs de Québec et Bordeaux.

Social

Les comparaisons réalisées nous amènent à constater que plusieurs variables ont une incidence sur la valeur accordée au facteur social, même si elle joue un rôle plus modeste, comme il est possible de constater au tableau 4.23. Rappelons que la composante sociale rassemble les politiques de solidarité, l'accès aux soins de santé, la sécurité et le taux de criminalité, la diversité sociale et ethnique et l'accessibilité pour tous. Au niveau de la langue de réponse, les répondants anglophones se sont

davantage attardés aux indicateurs sociaux que les répondants francophones. Les gens arrivés dans la ville en voiture se disent aussi moins intéressés par la dimension sociale, tout comme les gens venus passer une seule journée sur place (excursionnistes). En ce qui a trait aux sources d'information utilisées pour connaître les caractéristiques de la ville, les touristes affirmant s'être informés via l'Internet et les médias sociaux ont aussi évalué plus fortement ce facteur, tout comme les touristes affirmant s'être renseignés sur l'évolution de la ville en matière de développement durable avant de venir la visiter. Enfin, les Français disent s'être moins attardés à la dimension sociale que les Canadiens et aux visiteurs provenant d'autres origines. Cela peut être dû la prépondérance accordée aux autres composantes, notamment la culture.

La considération des caractéristiques sociales de la ville a aussi obtenu des réponses variées en fonction des caractéristiques des visiteurs de Québec. Tout d'abord, les visiteurs qui se fient au bouche-à-oreille pour découvrir la ville avant leur visite accordent une moindre importance à la dimension sociale. Ce facteur est davantage pris en compte par les répondants affirmant avoir cherché de l'information spécifiquement sur le développement durable de la ville avant d'y venir. Les hommes ont aussi accordé davantage d'importance à la composante sociale comparativement aux femmes. On observe aussi que les Français se disent moins sensibles aux indicateurs sociaux comparativement aux Canadiens, aux Européens ou aux visiteurs provenant d'autres origines.

Tableau 4.23 Test Kruskal-Wallis, facteur « social » par caractéristiques des voyageurs urbains

Variables indépendantes	Moyenne facteur (variable dépendante) par modalité		
	Ensemble	Québec	Bordeaux
Langue de réponse	Français : 1,98 ^a Anglais : 2,33 ^b		Français : 1,78 ^a Anglais : 2,01 ^b
Contexte			Destination principale, avec escapades à proximité : 2,04 ^a Voyage multi-destinations : 1,77 ^b
Mode d'entrée	Voiture / moto : 2,02 ^a Avion : 2,16 ^{ab} Train : 2,27 ^{ab} Autobus, bateau, VR et autre : 2,48 ^b		Voiture / moto : 1,70 ^a Avion : 2,03 ^{ab} Autobus, bateau, VR et autre : 2,12 ^{ab} (n : 11) Train : 2,23 ^b
Transport en commun, vélo, navette fluviale			Oui : 1,98 ^a Non : 1,70 ^b
Groupe de voyage			En couple : 1,71 ^a En famille : 1,84 ^a Entre amis, seul, en groupe ou avec collègues : 2,20 ^b
Hébergement	Excursionnistes : 1,83 ^a Chez parents et amis : 1,99 ^{ab} Gîte, auberge, échange, collaboratif, camping, croisière : 2,05 ^{ab} Hôtel / motel : 2,23 ^b		
Style de voyageur urbain			Voir le plus de choses possibles : 1,66 ^a Atmosphère urbaine et déambulation : 1,83 ^a Confort et planification / affaires ou événement : 2,06 ^{ab} (n : 12) Musées et les lieux remplis d'histoire : 2,09 ^b
Internet et médias sociaux	Oui : 2,18 ^a Non : 1,94 ^b		
Bouche-à-oreille		Oui : 2,15 ^a Non : 2,51 ^b	
Renseignement sur le développement durable	Oui : 2,98 ^a Non : 1,92 ^b	Oui : 3,21 ^a Non : 2,15 ^b	Oui : 2,73 ^a Non : 1,71 ^b
Genre		Femme : 2,22 ^a Homme : 2,54 ^b	
Provenance	France : 1,74 ^a États-Unis : 2,15 ^b Europe : 2,23 ^b Canada : 2,37 ^b Autres : 2,99 ^c	France : 1,88 ^a États-Unis : 2,20 ^{ab} Canada : 2,43 ^b Europe : 2,69 ^{bc} Autres : 3,30 ^c	Canada : 1,60 ^a (n : 8) France : 1,70 ^a États-Unis : 1,91 ^{abc} (n : 11) Europe : 2,05 ^{bc} Autres : 2,56 ^c (n : 15)

À Bordeaux, les répondants anglophones se montrent davantage préoccupés par la dimension sociale par rapport aux répondants francophones. Les touristes ayant cette ville comme destination principale de voyage se disent aussi plus sensibles à ce facteur. Les gens arrivés en train expriment aussi avoir plus considéré les caractéristiques sociales de la ville comparativement à ceux qui ont fait le voyage en voiture. On note aussi que les gens voyageant entre amis, seuls, en groupe ou avec des collègues auraient accordé plus d'importance à la dimension sociale que ceux voyageant en couple ou en famille. Concernant le style de voyageur urbain, les touristes portés sur les musées et les lieux remplis d'histoire sont plus sensibles aux indicateurs sociaux comparativement à ceux qui veulent voir le plus de choses possibles dans une journée. De plus, les visiteurs affirmant s'être informés du développement durable de la ville avant de venir s'attardent aussi davantage à ce facteur. Finalement, les résultats démontrent que les Canadiens et les Français sont les moins touchés par la dimension sociale du développement durable.

Culture

La composante culturelle rassemble le patrimoine bâti et naturel, l'animation de l'espace public, l'industrie culturelle, l'authenticité des lieux et modes de vie, ainsi que les œuvres d'art publiques et le mobilier urbain. Rappelons qu'en général, les touristes accordent le plus grand intérêt à cette dimension du développement durable. L'importance accordée à ce facteur varie en fonction de certaines caractéristiques des répondants (tableau 4.24). D'abord, les gens qui utilisent les taxis, tours de ville et autres modes de déplacement durant leur séjour ont évalué ce facteur plus faiblement que ceux s'étant déplacé différemment, ce qui ne surprend pas puisque dans bien des cas, les tours de ville représentent un condensé de culture expliqué rapidement. En ce qui a trait à la dimension la plus importante à considérer préalablement au séjour, ceux ayant sélectionné la dimension culturelle ont aussi mieux évalué ce facteur, ce

qui démontre une cohérence dans les réponses. De plus, les gens détenant des connaissances sur les caractéristiques de la ville grâce à une expérience de visite antérieure ont aussi montré plus d'intérêt envers cette dimension. Les touristes affirmant s'être informés sur l'évolution du développement durable ont évalué plus fortement ce facteur par rapport à ceux ne s'étant pas spécifiquement informés sur cet aspect. Enfin, les Américains et les Français disent accorder moins d'importance aux éléments culturels que les Canadiens ou les répondants d'autres origines.

Tableau 4.24 Test Kruskal-Wallis, facteur « culturel » par caractéristiques des voyageurs urbains

Variables indépendantes	Moyenne facteur (variable dépendante) par modalité		
	Ensemble	Québec	Bordeaux
Contexte		Destination principale, avec escapades à proximité : 3,56 ^a Voyage multi-destinations : 3,65 ^b	
Taxi, tours de ville et autres	Oui : 3,16 ^a Non : 3,51 ^b	Oui : 3,29 ^a Non : 3,67 ^b	
Style de voyageur urbain			Atmosphère urbaine et déambulation : 3,12 ^a Voir le plus de choses possibles : 3,20 ^{ab} Confort et planification / affaires ou événement : 3,53 ^{ab} (n : 12) Musées et les lieux remplis d'histoire : 3,53 ^b
Dimension du développement durable	Économie : 3,02 ^a (n : 13) Environnement : 3,16 ^a Social : 3,47 ^{ab} Culture : 3,57 ^b		Environnement : 2,97 ^a Économie : 3,05 ^{ab} (n : 8) Social : 3,34 ^{ab} Culture : 3,46 ^b
Internet et médias sociaux			Oui : 3,36 ^a Non : 3,04 ^b
Expérience passée	Oui : 3,59 ^a Non : 3,38 ^b		
Renseignement sur le développement durable	Oui : 3,74 ^a Non : 3,37 ^b		Oui : 3,69 ^a Non : 3,18 ^b
Genre			Femme : 3,36 Homme : 3,10
Provenance	États-Unis : 3,25 ^a France : 3,31 ^a Europe : 3,37 ^{ab} Autres : 3,73 ^c Canada : 3,73 ^c		

En ce qui a trait à l'indice culturel, deux différences significatives ont été observées dans les résultats des visiteurs à Québec. On observe d'abord que la dimension culturelle a été davantage considérée par les gens qui effectuent un voyage multi-destinations. En second lieu, les résultats démontrent que les touristes utilisant les taxis, tours de villes et autres modes de déplacements à l'intérieur de la ville durant leur séjour accordent moins d'importance à la dimension culturelle du développement durable de la ville lors de la préparation de leur séjour.

Lors du choix et la planification d'un séjour à Bordeaux, les touristes aimant les musées et les lieux remplis d'histoire et ceux affirmant que la culture est la dimension la plus importante à considérer avant de venir visiter Bordeaux, ont accordé une importance particulièrement marquée envers les caractéristiques culturelles de la ville. Les gens qui ont cherché de l'information sur la ville à l'aide d'Internet et les médias sociaux sont aussi plus enclins à valoriser cette dimension culturelle, tout comme les visiteurs ayant cherché de l'information spécifiquement sur l'évolution du développement durable de Bordeaux avant de venir la visiter. Enfin, les femmes accordent aussi plus d'importance que les hommes à ce facteur.

Environnement

La dimension environnementale rassemble les variables reliées à la pollution, au transport en commun et au réseau cyclable, aux espaces verts et la biodiversité, aux types d'énergie utilisés ainsi qu'au recyclage et la gestion des déchets. Tel que présenté au tableau 4.25, cette composante est appréciée différemment en fonction de quelques variables. Lors des déplacements urbains, les répondants qui utilisent le transport en commun, le vélo ou la navette fluviale ont accordé une plus grande importance aux variables environnementales. On observe aussi que les touristes

informés des caractéristiques de la ville grâce à l'Internet et aux médias sociaux ont évalué plus fortement ce facteur, tout comme ceux ayant spécifiquement cherchés des renseignements sur l'évolution du développement durable avant de venir. Cela révèle notamment la présence sur le réseau Internet d'éléments d'information concernant l'environnement de la ville. Pour ce qui est du revenu familial, les répondants moins nantis se sont davantage attardés à la dimension environnementale lors du choix et la planification de leur séjour. Ces derniers ont possiblement davantage besoin d'utiliser les services de transport en commun pour leurs déplacements et souhaitent profiter des aménagements de la ville qui se visitent gratuitement. Au sujet de la provenance des touristes, les Américains et les Français ont évalué plus faiblement les éléments environnementaux comparativement aux visiteurs provenant d'autres origines.

Tableau 4.25 Test Kruskal-Wallis, facteur « environnemental » par caractéristiques des voyageurs urbains

Variables indépendantes	Moyenne facteur (variable dépendante) par modalité		
	Ensemble	Québec	Bordeaux
Contexte de visite			Destination principale, avec escapades à proximité : 2,64 ^a Voyage multi-destinations : 2,22 ^b
Transport en commun, vélo, navette fluviale	Oui : 2,57 ^a Non : 2,37 ^b	Oui : 2,91 ^a Non : 2,43 ^b	
Internet et médias sociaux	Oui : 2,53 ^a Non : 2,25 ^b		Oui : 2,49 ^a Non : 2,09 ^b
Renseignement sur le développement durable	Oui : 3,05 ^a Non : 2,32 ^b	Oui : 3,05 ^a Non : 2,40 ^b	Oui : 3,05 ^a Non : 2,24 ^b
Revenu familial annuel	50 000 à 74 999\$ / 34 000 à 50 000 € : 2,34 ^a 75 000 \$ et plus / 50 000 € et plus : 2,35 ^a 49 999 \$ et moins / 34 000 € et moins : 2,66 ^b		
Provenance	États-Unis : 2,16 ^a France : 2,32 ^a Canada : 2,46 ^{ab} Europe : 2,67 ^{bc} Autres : 3,02 ^c	États-Unis : 2,21 ^a France : 2,32 ^a Canada : 2,57 ^{ab} Europe : 3,03 ^b Autres : 3,18 ^b	Canada : 1,28 ^a (n : 8) États-Unis : 1,89 ^{ab} (n : 11) France : 2,31 ^b Europe : 2,53 ^b Autres : 2,78 ^b (n : 15)

La dimension environnementale du développement durable à Québec recueille des avis divers, selon les variables. En premier lieu, les visiteurs qui utilisent le transport en commun, le vélo ou la navette fluviale pour effectuer leurs déplacements dans la ville accordent une plus grande importance aux variables environnementales, ce qui est logique puisque les transports collectifs et actifs s'insèrent dans ces indicateurs. Au niveau des sources d'information sur les caractéristiques de Québec, ceux s'étant renseignés plus spécifiquement sur le développement durable de la ville auraient aussi davantage considéré la composante environnementale. Enfin, les Américains et les Français visitant Québec semblent moins sensibles aux variables liées à l'environnement, comparativement aux Européens ou aux visiteurs provenant d'autres origines.

À Bordeaux, la dimension environnementale serait favorablement considérée avant la visite par ceux dont la ville est la destination principale, par les touristes ayant cherché de l'information à travers l'Internet et les médias sociaux et par ceux s'étant renseignés spécifiquement sur le développement durable de Bordeaux avant de venir. On observe aussi que les Canadiens sont moins intéressés aux caractéristiques environnementales de la ville lors du choix et la planification de leur séjour que les Français, les Européens et les visiteurs provenant d'autres origines.

Économie

Le dernier facteur lié au développement durable, la composante économique, réfère au commerce de produits locaux, à l'activité économique, à la situation de l'emploi et au niveau des prix. Sur ce facteur, certaines variables démontrent une différence significative entre les modalités de réponse (tableau 4.26). Tout d'abord, les répondants qui utilisent la marche pour leurs déplacements en ville affirment peu

s'intéresser aux indicateurs économiques de la ville. Néanmoins, cela est aussi vrai pour les gens qui sont arrivés à leur destination en voiture, comparativement à ceux arrivés en autobus, en bateau, en véhicule récréatif ou autre. Les gens qui consultent l'Internet et les médias sociaux pour connaître la ville avant de venir ont porté davantage attention à ce facteur, tout comme ceux qui disent s'être informés spécifiquement sur le développement durable de la ville. Finalement, lors du choix et de la planification du séjour dans la ville, les Français, les Américains, les Européens et les Canadiens ont accordé une moindre importance à la dimension économique que les visiteurs provenant d'autres origines.

Tableau 4.26 Test Kruskal-Wallis, facteur « économique » par caractéristiques des voyageurs urbains

Variables indépendantes	Moyenne facteur (variable dépendante) par modalité		
	Ensemble	Québec	Bordeaux
Marche	Oui : 2,17 ^a Non : 2,50 ^b		Oui : 2,05 ^a Non : 2,43 ^b
Mode d'entrée	Voiture / moto : 2,12 ^a Train : 2,28 ^{ab} Avion : 2,34 ^{ab} Autobus, bateau, VR et autre : 2,55 ^b		
Internet et médias sociaux	Oui : 2,53 ^a Non : 2,25 ^b		
Renseignement sur le développement durable	Oui : 2,75 ^a Non : 2,08 ^b	Oui : 2,85 ^a Non : 2,16 ^b	Oui : 2,64 ^a Non : 2,01 ^b
Revenu familial annuel	75 000 \$ et plus / 50 000 € et plus : 2,07 ^a 50 000 à 74 999 \$ / 34 000 à 50 000 € : 2,18 ^{ab} 49 999 \$ et moins / 34 000 € et moins : 2,37 ^b		
Provenance	France : 2,05 ^a États-Unis : 2,11 ^a Europe : 2,21 ^{ab} Canada : 2,33 ^b Autres : 2,76 ^c		

Les aspects économiques de la ville représentent aussi un facteur pouvant être considérés lors du choix et la préparation d'un séjour en ville à Québec. Pour ce facteur, une seule variable démontre une différence significative entre ses catégories. En effet, les visiteurs de Québec affirmant s'être informés sur le développement durable de la ville avant leur séjour auraient davantage considéré le facteur économique que ceux n'ayant pas cherché spécifiquement ce genre d'information.

À Bordeaux, la considération des caractéristiques économiques de la ville lors du choix et la planification du séjour a aussi obtenu des réponses variées en fonction des caractéristiques des visiteurs. On notera que les touristes utilisant la marche pour effectuer leurs déplacements en ville se sont moins attardés à la dimension économique et que les répondants affirmant s'être informés sur le développement durable de la ville auraient davantage considéré ce facteur.

4.3.5 Corrélations entre les facteurs

À cette dernière étape d'analyse quantitative, l'analyse de corrélation nous permet d'identifier les dimensions du développement durable détenant une importance lors du choix d'une destination et plus précisément, avec quelles sphères d'attractivité elles sont liées. Pour ce faire, nous avons effectué des analyses de corrélation entre les niveaux d'attractivité et les dimensions du développement durable. Nous avons également opté pour le rho de Spearman, test non paramétrique utilisant le rang des variables pour constater l'existence d'une corrélation (Allen et Seaman, 2007; Clason et Dormody, 1994; Gibbons et Chakraborti, 2014). Ce choix a été effectué en raison de l'anormalité de la distribution des réponses sur les facteurs créés. Selon le barème

d'évaluation d'une relation révélée par une corrélation, un indice entre 0 et 0,35 révèle une faible corrélation, entre 0,36 et 0,67 une corrélation moyenne, entre 0,68 et 0,90 une forte corrélation alors qu'une valeur supérieure à 0,90 représente une très forte relation (Taylor, 1990). Par ces croisements, nous sommes en mesure d'évaluer la valeur ajoutée du développement urbain durable pour chaque niveau de l'attractivité touristique urbaine (Gunn, 1997; Tanguay *et al.*, 2010). Les résultats sont présentés pour l'ensemble des répondants, puis sont scindés pour Québec et Bordeaux.

4.3.5.1 Données d'ensemble

Afin de comprendre le rôle du développement durable dans l'attractivité touristique urbaine, l'analyse de corrélation a été effectuée entre chaque composante de développement durable et les facteurs d'attractivité. L'exercice révèle des corrélations significatives allant de 0,183 à 0,460 entre les différents couples de facteurs testés (tableau 4.27). On observe des corrélations moyennes entre le contexte et chacun des indices de développement durable (social : 0,417; culture : 0,413; environnement : 0,460; économie : 0,455). Pour ce qui est de l'enceinte touristique, elle apparaît plutôt reliée à la culture (0,417). En contrepartie, les attraits complémentaires démontrent une faible corrélation avec l'indice social (0,309) et économique (0,316). Enfin, le noyau légèrement relié à l'indice culturel (0,338).

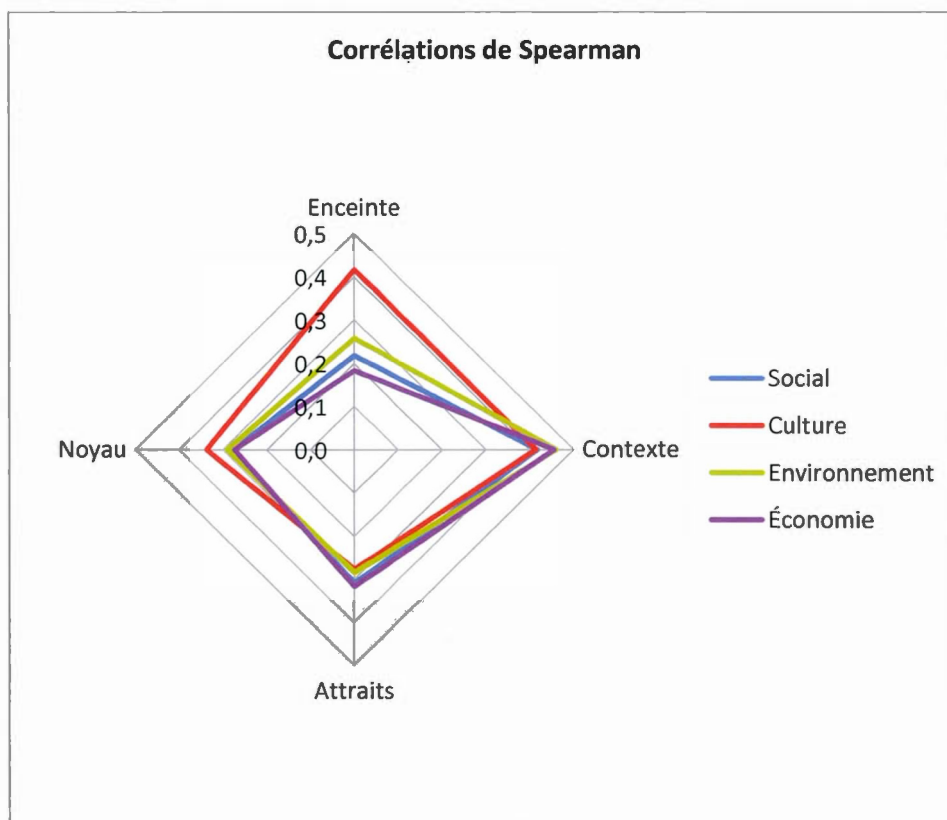
Tableau 4.27 Corrélations entre les facteurs de développement durable et d'attractivité touristique (ensemble des répondants)

	Social	Culture	Environnement	Économie
Enceinte	,218**	,417**	,258**	,183**
Contexte	,417**	,413**	,460**	,455**
Attraits	,309**	,276**	,284**	,316**
Noyau	,276**	,338**	,291**	,274**

** . La corrélation est significative au niveau 0,01 (bilatéral).

Ces résultats, illustrés graphiquement à la figure 4.54, permettent d'observer que le contexte de la ville serait particulièrement corrélé avec le développement durable, selon la perception des touristes. Ce contexte, associé aux différents services urbains offerts aux citoyens comme aux visiteurs et reconnu par les touristes comme jouant un rôle dans la préparation du voyage, se qualifie comme facteur d'attractivité le plus touché par les démarches de développement durable, composante environnementale en tête. On observe aussi que l'enceinte et le noyau seraient davantage liés au facteur culturel, ce qui semble logique puisque des éléments composant ces facteurs, comme le patrimoine bâti, s'apparentent à certains indicateurs de ces niveaux d'attractivité.

Figure 4.54 Corrélations entre les facteurs de développement durable et d'attractivité touristique (ensemble des répondants)



4.3.5.2 Québec

Avec l'objectif de contextualiser le rôle du développement durable dans l'attractivité urbaine, ces analyses de corrélations entre facteurs d'attractivité et de développement durable ont aussi été réalisées spécifiquement sur l'échantillon de répondants visitant la ville de Québec. Le tableau 4.28 révèle des corrélations statistiquement significatives allant de 0,184 à 0,423. À nouveau, on observe que des corrélations de force moyenne apparaissent entre le contexte et chacun des indices de développement durable (social : 0,350; culture : 0,374; environnement : 0,395; économie : 0,423). Au

niveau de l'enceinte touristique, elle semble plutôt reliée à la dimension culturelle (0,359). Pour ce qui est des attraits complémentaires et du noyau, ils sont très faiblement reliés aux quatre dimensions.

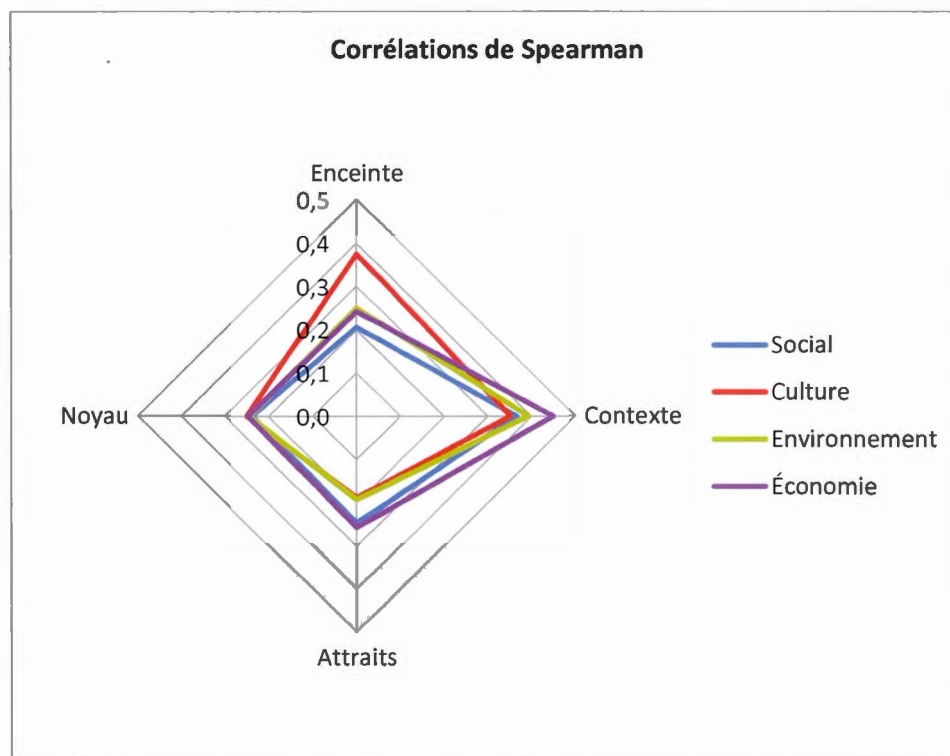
Tableau 4.28 Corrélations entre les facteurs de développement durable et d'attractivité touristique (Québec)

	Social	Culture	Environnement	Économie
Enceinte	,188**	,359**	,240**	,184**
Contexte	,350**	,374**	,395**	,423**
Attraits	,239**	,209**	,191**	,256**
Noyau	,245**	,248**	,245**	,238**

**. La corrélation est significative au niveau 0,01 (bilatéral).

Selon les résultats illustrés à la figure 4.55, on observe que le développement durable a un lien plus marqué avec la composante du contexte de la ville de Québec. Sur ce facteur d'attractivité, l'économie se distingue par sa corrélation de force modérée, suivie de l'environnement. L'enceinte touristique serait aussi liée au facteur culturel. Cela peut être associé notamment à la notion d'architecture présente dans ce niveau d'attractivité.

Figure 4.55 Corrélations entre les facteurs de développement durable et d'attractivité touristique (Québec)



4.3.5.3 Bordeaux

L'analyse de corrélation a ensuite été réalisée entre les facteurs d'attraites et de développement durable à partir de l'échantillon de répondants visitant la ville de Bordeaux. Le tableau 4.29 révèle des corrélations statistiquement significatives allant de 0,146 à 0,507 entre les facteurs de développement durable et d'attractivité urbaine. Ces corrélations apparaissent d'ailleurs plus prononcées entre le contexte urbain et chacun des indices de développement durable (social : 0,481; culture : 0,436; environnement : 0,507; économie : 0,486). Il importe de noter que le lien entre le facteur contexte et la composante environnementale est particulièrement marqué

comparativement aux autres coefficients de Spearman, arrivant à 0,507. En outre, on observe aussi que l'enceinte touristique apparaît particulièrement liée à la culture (0,437). Pour ce qui est des attraits complémentaires, ils seraient faiblement reliés à l'indice social (0,336), l'indice environnemental (0,325) et à l'indice économique (0,358). Le noyau a un lien avec la culture (0,403) et l'environnement (0,325).

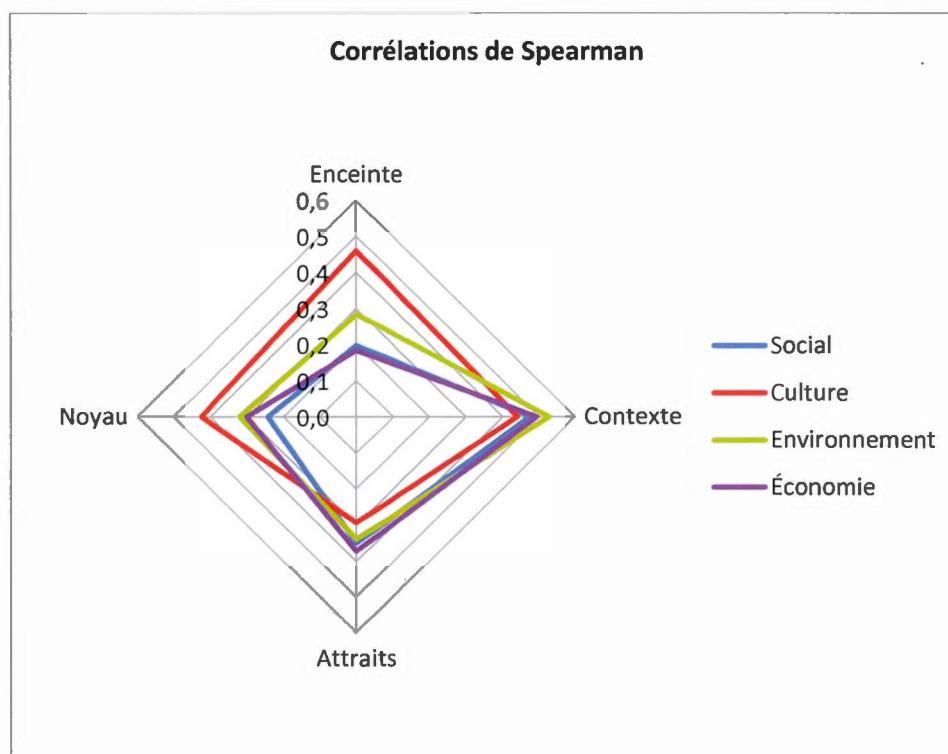
Tableau 4.29 Corrélations entre les facteurs de développement durable et d'attractivité touristique (Bordeaux)

	Social	Culture	Environnement	Économie
Enceinte	,178**	,437**	,248**	,146*
Contexte	,481**	,436**	,507**	,486**
Attraits	,336**	,302**	,361**	,358**
Noyau	,252**	,403**	,325**	,281**

** . La corrélation est significative au niveau 0,01 (bilatéral).

Les résultats présentés à la figure 4.56, illustrent que le contexte, facteur d'attractivité le plus englobant, est le plus lié au développement urbain durable à Bordeaux. L'enceinte touristique et le noyau sont aussi corrélés avec la dimension culturelle alors que les attraits complémentaires sont faiblement touchés par les quatre dimensions. Ces corrélations apparaissent plus élevées à Bordeaux qu'à Québec. Cela pourrait être attribuable à l'ampleur des transformations urbaines menées à Bordeaux dans les vingt dernières années, aspect qui sera traité dans la discussion.

Figure 4.56 Corrélations entre les facteurs de développement durable et d'attractivité touristique (Bordeaux)



4.4 Articulation mixte des résultats de Québec et Bordeaux

Pour optimiser la méthodologie mixte employée dans cette thèse, les résultats qualitatifs obtenus auprès des acteurs urbains et touristiques sont ici croisés aux données quantitatives récoltées chez les touristes. Nous articulons et confrontons donc les deux méthodologies utilisées pour Québec et pour Bordeaux, pour ensuite comparer l'ensemble de ces données entre les deux villes.

4.4.1 Québec

La ville de Québec a entamé une approche de développement durable depuis plus de vingt ans. Dans cette section, les différents éléments décrits par les acteurs urbains et touristiques sont comparés aux réponses des touristes interrogés sur l'attractivité touristique de la ville. Nous revenons ainsi sur le développement durable à Québec, le lien entre cette approche et le tourisme et les marqueurs d'informations véhiculés et utilisés.

4.4.1.1 Profil durable de la ville

Le portrait dessiné par les acteurs rencontrés à Québec a tracé la toile de fond sur laquelle portait notre étude. En effet, les multiples variables d'attractivité et indicateurs de développement durable sélectionnés pour le questionnaire s'inspiraient notamment des actions concrètes menées dans la ville, aidant à mieux appréhender la réalité du terrain étudié. Ce portrait, combiné à la recherche documentaire, nous a donc permis de bien cerner l'impact du développement durable sur l'attractivité touristique urbaine à Québec.

Le profil de la ville Québec révèle une émergence du développement durable par le politique, sous l'administration du maire L'Allier. Dès le début des années 1990, certaines actions ont été entreprises pour veiller à la protection de la qualité de l'environnement, la défense de la démocratie, la préservation du patrimoine et de la culture et le développement économique de la ville. Suite à la fusion de 2002, un service de développement durable est d'ailleurs mis sur pied et l'une de ses missions est de rédiger le PDAD. Le plus souvent exprimé par la dimension environnementale,

les diverses actions commentées par les acteurs interrogés touchent surtout à la desserte de transport en commun (Écolobus, Navette 400, Métrobus), les projets d'aménagement et de revitalisation (promenade Samuel de Champlain, Rivière Saint-Charles), la gestion des matières résiduelles (recyclage, compostage) et la protection des bassins versants. Concernant les autres dimensions du développement durable, on parle principalement de la revitalisation de quartiers, de la participation des habitants, de la politique événementielle et de l'activité économique de Québec. Si plusieurs acteurs se sont impliqués dans le développement durable de la ville, peu d'intervenants touristiques semblent avoir joué un rôle dans la thématique, à l'exception de certains acteurs très engagés dans une démarche à l'échelle de leur organisation.

Les participants de Québec font un rapprochement entre le tourisme et les projets d'aménagement ainsi qu'avec certaines stratégies de mobilité urbaine. Puisque divers projets mentionnés ont été combinés au 400^e anniversaire de Québec, il est évident que l'attractivité de la ville et le rayonnement de ces projets faisaient partie des objectifs. Malgré cela, rares sont les intervenants à reconnaître en amont une finalité touristique aux actions de développement durable. Il semble d'ailleurs persister plusieurs préoccupations non solutionnées sur le territoire de Québec et la plupart des acteurs estiment que la ville n'est pas assez avancée pour que cela ait réellement un impact sur le tourisme.

4.4.1.2 Liens entre développement durable et tourisme

Quand on demande aux acteurs urbains et touristiques de Québec de faire le lien entre développement durable et tourisme, ces derniers relient surtout les deux domaines via l'aménagement et l'espace. Si pour plusieurs, le développement durable ne s'avère pas

encore déterminant d'un point de vue touristique, cet aspect semble progressivement devenir un incontournable pour le secteur. Dès lors, se préoccuper du développement durable de la ville s'impose comme un enjeu majeur pour demeurer une destination concurrentielle. L'aménagement de l'espace revient aussi dans les réponses des touristes interrogés à Québec, quand ils expriment ce qui les a attirés dans la ville. Lorsqu'ils révèlent l'importance qu'ils ont accordée aux différents attraits pour choisir de visiter la ville, le facteur d'enceinte touristique obtient le score le plus élevé des quatre niveaux d'attractivité. Il est suivi du noyau, du contexte urbain puis des attraits complémentaires. En ordre d'importance, les éléments les plus considérés lors de la préparation du voyage selon les visiteurs à Québec sont l'atmosphère urbaine, l'architecture urbaine, les lieux favorables aux piétons, les monuments et sites historiques, les espaces publics, parcs et jardins, l'hébergement et la restauration, les services publics, l'information touristique, le contact avec les résidents et les boutiques et enfin, les commerces de services.

Lorsqu'on discute avec les intervenants de l'émergence du développement durable à Québec, l'aspect culturel ne sort pas spontanément dans les actions relatées. Pourtant, les touristes affirment accorder une importance majeure à cet élément en terme d'attraits. En effet, le noyau est la seconde composante ayant le score le plus élevé parmi les niveaux d'attractivité. D'ailleurs, à la question ouverte à propos de ce qui attire les gens dans la ville de Québec, c'est l'histoire et la culture qui arrivent en tête, suivi des bâtiments et de l'architecture, exæquo avec les liens historiques entre la France et le Québec, de la vieille ville européenne puis de l'atmosphère. Ces aspects relèvent principalement du noyau et de l'enceinte touristique.

Les variables contextuelles sont peu abordées par les participants des entretiens qualitatifs à Québec. Pourtant, ce facteur est le troisième en importance dans l'analyse quantitative auprès des visiteurs. Considéré comme un élément d'accès dans la ville, la question sur les modes de déplacements utilisés durant le séjour démontre que la marche est privilégiée par les visiteurs, suivi de la voiture, du transport en commun, vélo et Navette fluviale, puis des taxis, tours de ville ou autobus nolisées et autres. À la question concernant le style de voyageur, près d'une personne sur deux affirme préférer profiter de l'atmosphère et déambuler.

Reliant les dimensions du développement durable avec le tourisme, les acteurs de Québec tirent des liens pour la majorité des dimensions, mais ils sont plus marqués concernant la dimension environnementale et culturelle. Ces mêmes dimensions arrivent aussi en tête quand on demande aux touristes répondants quelle dimension du développement durable leur a semblé la plus importante à considérer en choisissant leur lieu de voyage. La culture arrive bonne première (68,4 %), suivi des dimensions environnementale (20,5 %), sociale (9,0 %) et économique (2,1 %). Cette hiérarchie se confirme par les valeurs accordées aux indicateurs. En effet, concernant la moyenne par facteur, on remarque que les répondants ont accordé la valeur la plus importante à la dimension culturelle, suivie de la dimension environnementale et des facteurs social et économique.

Pour comprendre le rôle du développement durable dans l'attractivité touristique urbaine, nous avons effectué des analyses de corrélation entre les indices de développement durable et les facteurs d'attractivité. À Québec, les corrélations apparaissent plus prononcées entre le contexte et chacun des indices de développement durable. L'enceinte touristique est plutôt reliée à la culture alors que les attraits complémentaires et le noyau sont faiblement reliés à chaque dimension. Le

développement durable apparaît donc avoir une incidence plus forte sur le contexte de la ville de Québec où l'enceinte touristique, et le rapprochement avec l'économie et l'environnement dominant. Ces corrélations, bien que significatives, sont moins élevées à Québec qu'à Bordeaux.

En ce qui a trait à l'économie de la ville, les acteurs urbains et touristiques établissent un lien entre la vitalité de l'économie et l'attractivité touristique. Toutefois, lorsqu'on demande aux visiteurs à quelles caractéristiques urbaines ils se sont attardés lors du choix et de la planification de leur séjour dans la ville, la dimension économique arrive en dernier rang, tant pour la question relative à la dimension la plus importante à considérer que pour la moyenne du facteur. Pour les acteurs, les politiques reliées à l'activité économique auraient une incidence sur le tourisme en rendant les secteurs de la ville attrayants, que ce soit grâce à la mixité fonctionnelle, la vitalité des commerces, la création d'entreprises, ou l'offre touristique. Néanmoins, cette activité économique, très commentée par les acteurs urbains et touristiques, arrive au seizième rang sur 20 chez le touriste. Pour ce qui est des infrastructures, les acteurs précisent le besoin d'une desserte de Navette entre l'aéroport de Québec et le centre-ville. Pour autant, le développement d'infrastructures aux yeux des touristes obtient le 10^e rang ce qui signifie qu'ils ont tout de même considéré les infrastructures urbaines avant de venir. La situation de l'emploi semble relativement bonne à Québec, avec le pôle technologique et universitaire dans Saint-Roch et les nombreux services gouvernementaux. Par contre, pour le touriste, la situation de l'emploi semble avoir très peu d'importance, arrivant en dernier rang. Le commerce de produits locaux aurait un volet touristique, selon les acteurs, ce qui se confirme par une certaine importance accordée par les touristes. Le niveau des prix et le coût de la vie n'ont pas été commentés par les acteurs, alors que cet élément est considéré comme le plus important de la dimension économique chez les visiteurs, arrivant au septième rang.

L'analyse des entretiens avec les acteurs urbains et touristiques de Québec amène à constater que les efforts de Québec en termes de développement durable apparaissent ponctués à travers la ville, assez diversifiés et sans réelle continuité entre eux. Les stratégies liées à l'environnement sont souvent citées par les participants et cette dimension aussi perçue par certains comme la plus visible pour le touriste. Lorsqu'on lui demande à quelles caractéristiques urbaines il s'est attardé lors du choix et de la planification du séjour dans la ville, le touriste semble accorder une importance notable au facteur environnemental, arrivant en second rang. Les variables de cette dimension les plus importantes pour les visiteurs sont les espaces verts et la mobilité. Parallèlement, la verdure et la biodiversité sont beaucoup commentées par les participants au volet qualitatif de la recherche, qui discutent du quartier Saint-Roch, de la rivière Saint-Charles ou la promenade Samuel-De Champlain. On parle aussi des Plaines d'Abraham, du parc de la Francophonie ou des jardins de l'Assemblée Nationale. Dans cette dimension, les touristes accordent la plus forte importance à la variable espaces verts et biodiversité, lui octroyant le cinquième rang.

Par ailleurs, la mobilité est la seconde variable dominant le discours des acteurs. On mentionne notamment les services offerts par le RTC, tel que l'Écolobus, la Navette 400 et le Métrobus. Certains précisent qu'une petite portion des touristes utilise ces trois services. Par rapport au vélo, on affirme avoir un très bon réseau récréatif, mais un réseau utilitaire très faible, quasiment rédhitoire à son utilisation par les touristes. La marche en ville est aussi mentionnée, notamment grâce aux efforts effectués sur la rue piétonne Sainte-Claire, sur l'escalier du Coteau Sainte-Geneviève et la piétonisation du quartier du Petit-Champlain. Plusieurs mentionnent leur appui aux ambitions du PMD de 2010, mais révèlent aussi leur déception envers la non-application à ce jour de ce plan. Pour leur part, les touristes affirment accorder un certain degré d'importance au transport en commun et réseau cyclable.

Concernant la pollution, le recyclage et les énergies, les intervenants urbains et touristiques affirment que si rien n'est fait, les touristes remarqueront ce manque d'actions de la ville, mais ils affirment aussi que ce n'est pas un critère en soi pour choisir de visiter une destination urbaine. La ville de Québec a généralement une bonne qualité de l'air, malgré une congestion croissante, et effectue la gestion du recyclage depuis les années 1990. De leur côté, les touristes accordent une importance plus mitigée au niveau de pollution, au recyclage et à la gestion des déchets ainsi qu'aux types d'énergie utilisés.

L'aspect social du développement durable est principalement commenté par les acteurs sur la base des politiques de solidarité, mais on remarque que peu de liens sont établis avec le tourisme. Du côté des visiteurs, lorsqu'on leur demande à quelles caractéristiques urbaines ils se sont attardés lors du choix et de la planification du séjour dans la ville, la dimension sociale arrive en troisième rang. Les politiques de solidarité mentionnées à Québec par les acteurs traitent du logement, des populations fragiles et de l'itinérance. Pour certains, limiter la présence de ces populations dans le secteur touristique est préférable pour le bien être des visiteurs. Cela démontre une vision mitigée de l'importance de la solidarité de ses fins et ses fondements. De leur point de vue, les touristes semblent accorder très peu d'importance à ces politiques de solidarité, et ce même si elles affectent la qualité de vie en général des citoyens de la ville. Parmi les actions énoncées par les acteurs interrogés quant à l'approche de développement durable, la revitalisation de Saint-Roch imprègne beaucoup le discours sur l'aspect social, bien que d'autres efforts reliés à la diversité sociale et ethnique et à la participation citoyenne soient mentionnés. On cite aussi certaines actions pour intégrer les nouveaux arrivants dans la ville, comme l'instauration de terrains de soccer pour les jeunes.

Du côté du visiteur à Québec, le touriste octroie le neuvième rang à la diversité sociale et ethnique. Les acteurs, mentionnent aussi les actions visant l'accessibilité pour tous, notamment en s'appuyant sur le Guide d'accessibilité universelle élaboré en 2003. Pour les touristes, cette variable d'accessibilité, notamment pour les personnes à mobilité réduite, occupe le quatorzième rang. Selon les participants aux entretiens semi-dirigés, Québec est considérée comme une ville sécuritaire, et ce encore plus depuis que le quartier Saint-Roch a été revitalisé. Cette variable est aussi la plus importante pour le touriste dans cette dimension sociale, puisque l'aspect de la sécurité et du taux de criminalité arrive au huitième rang. L'accès aux soins de santé n'est pas mentionné par les acteurs et très peu valorisé par les touristes, qui prennent manifestement cette variable pour acquise.

Pour ce qui est de la culture, Québec est une ville patrimoniale Unesco, animée à l'année par des festivals, de l'art public et une riche industrie culturelle. Toutefois, les acteurs précisent qu'elle cherche aussi à préserver une certaine authenticité. Pour les touristes, lorsqu'on leur demande à quelles caractéristiques urbaines ils se sont attardés lors du choix et de la planification du séjour dans la ville, la dimension culturelle arrive en premier rang et cette dimension est la plus considérée par deux répondants sur trois. Chez les acteurs urbains et touristiques de Québec, l'authenticité ressort en premier lieu comme stratégie culturelle de développement durable, mentionnant la revitalisation du quartier Saint-Roch et la préservation du Vieux-Québec. Pour le touriste, cette authenticité des lieux et des modes de vie est hautement valorisée, lui accordant le deuxième rang.

Les acteurs interviewés mentionnent aussi l'animation de l'espace public, en mettant l'emphasis sur la politique événementielle de la ville qui, depuis plusieurs années, donne lieu à des événements urbains variés, comme le Festival d'Été, celui de la

Nouvelle France, le Carnaval de Québec, le Red Bull Crashed Ice, etc. On parle aussi des animateurs de rues ou amuseurs publics qui apparaissent à l'été. Chez le touriste, cette variable d'animation de l'espace public arrive au quatrième rang sur 20. Le patrimoine bâti et naturel est fortement cité par les intervenants, qui réfèrent à l'Unesco, à l'architecture et au cachet Nouvelle-France de certains secteurs de la ville. C'est d'ailleurs l'élément le plus important pour les touristes visitant Québec. Les œuvres d'art public sont aussi commentées par les acteurs, référant aux créations retrouvées à travers la ville et sur la promenade Samuel-De Champlain. Le touriste accorde aussi une forte importance à la présence de ces œuvres d'art public et mobiliers urbains, aspect qui arrive en sixième position. Pour les intervenants urbains et touristiques, l'industrie culturelle est aussi déterminante, renvoyant aux équipements dans la ville que sont le Palais Montcalm, l'Espace 400^e ou encore le Capitole, mais aussi à la reconnaissance de talents locaux. Le touriste confirme l'importance de cette variable, puisque la musique, la gastronomie, l'artisanat et le cinéma arrive au troisième rang sur 20. Puisque certains liens semblent s'établir entre développement durable et tourisme, à la fois pour les intervenants et les visiteurs, il demeure intéressant de comprendre comment l'information est acheminée aux touristes.

4.4.1.3 Marqueurs d'information

À Québec, les acteurs touristiques et urbains pensent qu'il est encore trop tôt pour faire la promotion du développement durable de la ville. Le seul aspect qu'on reconnaît comme déterminant serait la préservation du patrimoine, dans cette logique de développement durable. Aux dires des personnes interrogées, il ne semble exister qu'une mince clientèle attirée par ces éléments. Pour d'autres, le développement durable pourrait éventuellement générer une attractivité nouvelle, mais pour l'instant ça semble insuffisant. Ces dires nous apparaissent néanmoins contradictoires aux

commentaires des participants mentionnant que les visiteurs viennent pour apprécier les aménagements de la ville. En réalité, cette contradiction révèle que la compréhension de la notion de développement durable demeure abstraite et non transversale. Par exemple, on estime que les visiteurs viennent pour les aménagements, mais on ne considère pas ces actions comme du développement durable, alors on ne fait pas de lien entre les deux.

Pour obtenir de l'information concernant les caractéristiques de la ville, près de trois touristes sur quatre affirment avoir consulté l'Internet et les médias sociaux alors que nombreux se sont fiés au bouche-à-oreille. Ces derniers évaluent d'ailleurs moins fortement l'indice social alors que ceux s'étant référés à leur expérience passée évaluent plus fortement le noyau d'attractivité. Plus spécifiquement, quand on demande aux gens s'ils se sont renseignés sur l'évolution de la ville de Québec en termes de développement durable avant leur visite, une certaine proportion de touristes répondent par l'affirmative (17,1 %). Ceux qui affirment s'être renseignés sur le développement durable de la ville évaluent plus fortement la considération des dimensions sociale, environnementale et économique. Ils accordent aussi plus d'importance aux quatre niveaux d'attractivité de l'enceinte, du contexte urbain, des attraits complémentaires et du noyau.

4.4.2 Bordeaux

Bordeaux s'insère aussi dans une dynamique de développement durable depuis une vingtaine d'années. La présente section propose d'aborder les différentes actions de développement durable racontées par les acteurs urbains et touristiques rencontrés à

Bordeaux, et de comparer ces données aux réponses des touristes interrogés sur l'attractivité touristique de la ville. Encore une fois, nous revenons donc sur le profil développement durable de la ville, l'incidence des actions sur l'offre touristique et les marqueurs d'informations.

4.4.2.1 Profil durable de la ville

Le profil durable de la ville de Bordeaux, tel que perçu par les acteurs urbains et touristiques, amène à voir le développement durable en filagramme des actions entreprises dans la ville. Ce portrait était nécessaire à la poursuite de nos travaux auprès des touristes. Ainsi, les variables d'attractivité et indicateurs de développement durable se sont ancrés dans ces actions concrètes, ce qui a contribué à peaufiner le questionnaire. Encore une fois, ce portrait, combiné à la recherche documentaire, a permis de bien cerner l'impact du développement durable sur l'attractivité touristique urbaine de Bordeaux.

Tout comme à Québec, le développement durable à Bordeaux a émergé dans les années 1990. C'est l'impulsion politique du maire Alain Juppé qui a permis de mettre en branle de nombreux projets liés au développement durable. On assiste alors à une importante transformation urbaine basée sur diverses actions majeures, dont le tramway, la requalification de quais et la revitalisation des quartiers. Le moteur initial était vraisemblablement le déclin de la ville qui, à l'époque, était très polluée.

Plusieurs documents ont été élaborés pour permettre la concrétisation des actions à entreprendre. Encore ici, le développement durable est premièrement réfléchi à partir de la perspective environnementale et des stratégies les plus évoquées réfèrent à la

desserte de transport en commun (tramway, bus, vélo, VCUB, marche), à l'aménagement urbain (quais, places publiques), la gestion des énergies (hydroliennes, réseaux de chaleur) et à la revitalisation des quartiers (Saint-Pierre, Saint-Michel, Chartrons). Les aspects socioéconomiques et culturels sont exprimés, notamment par le raccordement des quartiers enclavés et le volet patrimonial. Les collectivités territoriales telles que la mairie et la CUB, ont joué un rôle primordial dans l'approche de développement durable, de même que les acteurs touristiques, l'État et les entreprises.

En somme, l'ensemble de ces stratégies a certes participé au nouveau rayonnement de Bordeaux. Les acteurs témoignent que la finalité touristique est apparue avec la revitalisation urbaine et le réaménagement de l'espace, notamment en parallèle avec le dossier de candidature à l'Unesco. Si le tourisme n'était pas présent dans le projet urbain initial de 1995, il s'est taillé une place progressivement dans les priorités urbaines, concomitant à une augmentation fulgurante de l'affluence touristique. La finalité touristique n'est donc pas exempte du développement durable, même si certains ne font aucun lien.

4.4.2.2 Liens entre développement durable et tourisme

Pour les acteurs urbains et touristiques de Bordeaux, le lien entre développement durable et tourisme est établi en référant au comportement du touriste dans la ville, notamment sa mobilité. Si près du quart des participants affirment que le développement durable n'exerce pas un rôle déterminant en tourisme, une majorité atteste que la montée du tourisme est une résultante des transformations urbaines reliées au réaménagement de l'espace et à l'apaisement de la ville. Les conséquences de ces transformations apparaissent d'ailleurs dans les réponses des touristes par

rapport à ce qui les a attirés à Bordeaux. Lorsque les visiteurs expriment l'importance qu'ils accordent aux attraits pour choisir de visiter la ville, les éléments les plus importants à leurs yeux sont l'architecture urbaine, les lieux favorables aux piétons, les monuments et sites historiques, l'atmosphère urbaine, les espaces publics, parcs, jardins, l'hébergement et la restauration, les services publics, les excursions à proximité, l'information touristique et l'accès et la signalétique. Quand ces variables se regroupent en composante, c'est l'enceinte qui obtient le score le plus élevé. Les facteurs suivants sont le noyau d'attractivité, le contexte urbain et les attraits complémentaires.

L'aspect culturel du développement durable est moins abordé par les acteurs du tourisme et de la ville de Bordeaux. Ceux qui en parlent soulèvent la reconnaissance Unesco de la ville et du patrimoine immatériel du vin comme éléments essentiels au tourisme. Pour le voyageur, le noyau d'attractivité est le second facteur en ordre d'importance. Qui plus est, à la question ouverte à propos de ce qui attire les gens à Bordeaux, c'est le vin qui arrive en tête des mentions spontanées, suivi de la beauté de la ville, des bâtiments et de l'architecture, du patrimoine et des monuments, puis de l'histoire et la culture. C'est donc un mixte entre des éléments relevant de l'enceinte et du noyau qui ressortent spontanément.

Les aspects relevant du contexte semblent détenir une certaine importance pour le touriste à Bordeaux, puisqu'ils forment le troisième facteur. Ils sont aussi bien exprimés par les acteurs touristiques et urbains qui parlent du comportement du touriste dans la ville et de sa manière de se déplacer. Pour effectuer les déplacements dans la ville, la marche se distingue nettement chez les visiteurs (87,6 %). Le transport en commun, le vélo et la navette fluviale sont aussi très prisés par les

touristes (55,2 %), ce qui démontre que les infrastructures du tramway et les transports alternatifs font partie des choix de desserte des visiteurs. L'utilisation du taxi, des tours de ville ou autobus nolisées et autres, rejoint un touriste sur quatre alors que la voiture est le mode de transport intra-urbain le moins populaire à Bordeaux. À la question concernant le style de voyageur, près d'une personne sur deux affirme préférer profiter de l'atmosphère et déambuler.

Pour ce qui est du lien entre chaque dimension du développement durable et l'attractivité touristique de la ville, les acteurs bordelais établissent des liens pour la majorité des dimensions. Ces liens apparaissent plus clairs et davantage prononcés concernant les dimensions environnementale et culturelle. On observe que ces mêmes dimensions arrivent en tête quand on demande aux touristes quelle dimension du développement durable leur a semblé la plus importante à considérer en choisissant cette ville pour leur voyage. En effet, la culture arrive en premier (53,7 %), suivi des dimensions environnementale (32,8 %), sociale (10,2 %) et économique (3,3 %). On remarque que la dimension environnementale est davantage sélectionnée par les visiteurs à Bordeaux qu'à Québec, démontrant un écart de 13,3 points de pourcentage.

Les facteurs générés par l'analyse factorielle, réalisée sur l'ensemble des répondants du questionnaire, représentent les quatre dimensions du développement durable, soit le social, la culture, l'environnement et l'économie. Concernant la moyenne par facteur, on remarque que les répondants à Bordeaux ont accordé la valeur la plus importante à la dimension culturelle, suivie de la dimension environnementale, du facteur économique et puis du social. Pour comprendre le rôle du développement durable dans l'attractivité touristique urbaine, nous avons effectué un exercice de corrélation entre ces indices et les facteurs d'attractivité. À Bordeaux, les corrélations

apparaissent plus fortes entre le contexte et chacun des indices de développement durable. La corrélation de Spearman la plus élevée est avec l'environnement (0,507). L'enceinte touristique se révèle aussi particulièrement liée à la culture. Les attraits complémentaires sont reliés aux indices social, environnemental et économique. Le noyau d'attractivité est plutôt relié à la culture, l'environnement et à l'économie. Le développement durable semble donc avoir une incidence prononcée sur le contexte de la ville de Bordeaux, mais aussi passablement importante sur l'enceinte touristique, les attraits complémentaires et le noyau. Or, simplifier les liens aux seules dimensions culturelle et environnementale peut être réducteur, mêmes si elles apparaissent plus clairement liées à l'attractivité touristique de la ville.

Concernant la dimension économique du développement durable, des liens sont fait par les acteurs, surtout au niveau de la vitalité de l'économie et des infrastructures pour attirer des touristes. En contrepartie, lorsqu'on demande aux touristes à quelles caractéristiques urbaines ils se sont attardés lors du choix et de la planification du séjour dans la ville, la dimension économique arrive au troisième rang parmi les facteurs et lors de la sélection de la dimension la plus importante à considérer. Bien que les acteurs perçoivent une incidence de l'activité économique sur le tourisme, rendant les secteurs de la ville plus attrayants, on constate que le visiteur à Bordeaux, accorde une faible importance à l'indicateur d'activité économique, qui arrive au quinzième rang sur 20. S'il est évident que les touristes profitent des installations commerciales dans la ville lors de leur séjour, ces derniers ne semblent pas reconnaître l'importance de cet élément lors de leur choix de visite en milieu urbain, du moins pas consciemment.

En ce qui a trait au développement d'infrastructures à Bordeaux, les interviewés parlent de la diversification du fleuve, grâce aux croisières et activités nautiques, ainsi

que des infrastructures nouvelles, comme le Pont Jacques-Chaban-Delmas, les équipements d'accueil et la construction du CCVB dans le quartier des Bassins-à-flots. Pour les visiteurs, cet élément arrive en neuvième position (sur 20) parmi les variables les plus considérées. Si les acteurs précisent que la situation de l'emploi est relativement bonne à Bordeaux par rapport à la France, cet élément est le moins considéré par les touristes. On reconnaît aussi que les produits locaux, notamment le vin, les canelés et les marchés, ont un volet touristique. Dans la dimension économique, cette variable est la plus considérée par les touristes visitant Bordeaux, occupant le septième rang. Le coût de la vie est très peu abordé par les acteurs alors qu'il est assez considéré par les touristes (11^e rang) dans le choix de visiter la ville. Enfin, ceux ayant répondu « l'économie » comme dimensions la plus importante à considérer avant de visiter la ville, ont évalué plus faiblement l'enceinte touristique et le noyau d'attractivité.

En termes environnementaux, on reconnaît que le projet urbain à Bordeaux englobe l'ensemble de la ville. Les sites aménagés ou revitalisés sont pour la plupart dans la ville-centre ou raccordés par le tramway. Chez les acteurs, les aspects reliés aux espaces verts et biodiversité ainsi qu'au transport sont souvent mentionnés comme résultantes tangibles des actions. Ces éléments leur apparaissent d'ailleurs appropriables par le touriste. Lorsqu'on leur demande à quelles caractéristiques urbaines ils se sont attardés lors du choix et de la planification de leur séjour, ces visiteurs disent avoir accordé une certaine importance au facteur environnemental, qui arrive en second rang. C'est notamment grâce aux variables liées à la mobilité, aux espaces verts et à la pollution. En outre, près du tiers de visiteurs de Bordeaux estiment que l'environnement est la dimension la plus importante à considérer. Pour ce qui est de la mobilité, les intervenants réfèrent à l'instauration du tramway, la hausse des déplacements à vélo, l'accès réglementé au centre-ville, l'augmentation de la marche en ville, notamment grâce à la piétonisation du centre et de certaines zones,

ainsi que la promotion de l'intermodalité. Selon les acteurs, ces stratégies répondraient à des besoins touristiques en termes de pratique. En effet, à Bordeaux, le transport en commun et le réseau cyclable obtient le quatrième rang sur 20. Rappelons aussi que plus de la moitié des touristes à Bordeaux utilisent le transport en commun pour réaliser leurs déplacements dans la ville.

Les acteurs interrogés font aussi beaucoup référence à l'aménagement des quais, la revitalisation des quartiers, l'instauration de places publiques, le verdissement de la ville, l'entretien des parcs et leur gestion raisonnée, les rues fleuries et la végétalisation à travers la ville. Pour les touristes, les espaces verts et la biodiversité arrivent en huitième position, ce qui révèle une certaine attention à cet égard. Si le niveau de la pollution est peu mentionné par les acteurs à Bordeaux, les touristes accordent tout de même une importance à la qualité de l'air, au niveau de bruit et la gestion de l'eau. À l'exception de 22 journées d'information et de recommandations concernant les PM10 signalées par les services sur l'État de l'agglomération en 2013, l'air est généralement sain et la ville est apaisée du bruit en raison de son centre piétonnier (Mairie de Bordeaux, 2014a). Le recyclage et la gestion des déchets sont peu commentés par les acteurs, mais ils demeurent considérés par certains touristes. Le type d'énergie utilisé est abordé par les intervenants urbains et touristiques interrogés, référant notamment au projet d'hydrolienne dans la Garonne sous le Pont de Pierre, mais aussi au type d'alimentation énergétique du tramway. Les touristes y accordent toutefois très peu d'importance.

L'aspect social du développement durable est commenté par les acteurs urbains, mais on ne fait pas de liens directs avec le tourisme. On mentionne surtout les politiques de solidarité auprès des populations fragilisées, bien que les propos soient nuancés. Chez les touristes, lorsqu'on leur demande à quelles caractéristiques urbaines ils se sont

attardés lors du choix et de la planification du séjour dans la ville, la dimension sociale arrive en dernier rang. Elle est aussi l'avant dernière catégorie sélectionnée quand on demande la dimension la plus importante à considérer lors du choix de destination. Pour les acteurs, les politiques de solidarité sont nombreuses, référant à l'économie solidaire, au logement social ou l'accès à la propriété, ainsi qu'aux actions menées auprès des populations marginalisées. Aux yeux du touriste, ces politiques semblent néanmoins passer inaperçues.

À Bordeaux, plusieurs évoquent les efforts reliés à la mixité sociale et ethnique, en renvoyant notamment aux actions de cohésion, aux rencontres entre habitants variés, ou encore à la nouvelle démographie de Bordeaux. Pour les touristes, l'élément de diversité sociale et ethnique arrive en quatorzième position. Les acteurs mentionnent l'accessibilité pour tous en discutant des nombreux labels acquis par la ville, notamment celui de « tourisme et handicap » et de « destination pour tous ». Cette variable d'accessibilité détient le treizième rang dans les préoccupations reliées au développement durable des visiteurs. Aux yeux des intervenants, Bordeaux est considérée comme une ville sécuritaire, et ce encore plus depuis que la circulation dans la ville est apaisée. Chez les touristes, cette variable de sécurité et taux de criminalité est la plus importante de la dimension sociale, bien qu'elle obtienne la douzième position. Enfin, l'accès aux soins de santé est peu commenté, même si on évoque l'accès aux droits des populations fragiles. Les touristes semblent n'y accorder pratiquement aucune importance.

Au niveau culturel, Bordeaux est une ville patrimoniale, reconnue par l'Unesco en 2007 comme ensemble urbain exceptionnel. Elle est aussi animée par des festivals, de l'art public et une industrie culturelle. Pour les touristes, lorsqu'on leur demande à quelles caractéristiques urbaines ils se sont attardés lors du choix et de la planification

du séjour dans la ville, la dimension culturelle arrive en premier rang et c'est aussi l'aspect le plus considéré lors du choix de la destination. Quand les acteurs parlent de l'authenticité de Bordeaux, ils mentionnent l'atmosphère de la ville et ses différents quartiers, de même que son patrimoine immatériel ancré dans le vernaculaire. Cette authenticité des lieux et des modes de vie est aussi très importante pour les visiteurs, ces derniers leur accordant la seconde position sur les indicateurs de développement durable. Aux dires des intervenants, l'animation de l'espace public se distingue à Bordeaux par de multiples festivals à l'été, comme la Fête du vin ou la Fête du fleuve, mais aussi Vinexpo et les nombreux événements comme les brocantes et les foires sur la Place des Quinconces. Pour les touristes, l'animation de l'espace public arrive en sixième place.

Le patrimoine est aussi beaucoup évoqué par les intervenants, notamment le ravalement des façades, la reconnaissance Unesco, le plan lumière, les vieux quartiers et les échoppes bordelaises. Ce patrimoine bâti et naturel est d'ailleurs la variable la plus importante pour les touristes à Bordeaux. Cela s'explique sûrement en partie par le phénomène Unesco. Concernant les œuvres d'art public, les acteurs interrogés parlent des objets culturels positionnés dans la ville, notamment le long de la trajectoire du tramway. On mentionne aussi l'évolution des lieux phares de la ville, tel que le déplacement d'espace de rendez-vous bordelais majeurs de place des Quinconces aux Quais de Bordeaux. Les quais sont ainsi devenus le nouveau cœur de la ville. Pour les touristes, les œuvres d'art public et le mobilier urbain occupent la cinquième position sur 20. À Bordeaux, comme dans beaucoup de grandes villes occidentales, la réhabilitation des espaces contribue à l'évolution des cultures urbaines (Augustin et Latouche, 1998).

L'industrie culturelle est aussi décrite par les acteurs urbains et touristiques. Ils réfèrent notamment à l'offre muséale, aux équipements culturels (ex : salles de spectacles), au vin et à la gastronomie bordelaise, au CCVB à venir et aux actions liées à l'émergence de talents. Pour les visiteurs, la variable « musique, gastronomie, artisanat et cinéma » arrive en troisième position. Ceux ayant répondu « la culture » comme dimension la plus importante à considérer avant de visiter la ville ont aussi mieux évalué l'enceinte touristique et le noyau d'attractivité. Cela dit, analyser les marqueurs d'information sur ces éléments est aussi important.

4.4.2.3 Marqueurs d'information

Selon les acteurs, des éléments de développement durable sont incorporés dans l'image véhiculée de la ville sur Internet, mais le vin demeure prégnant dans l'image de Bordeaux. La presse ayant suivi de près ses transformations, elle véhicule beaucoup ses caractéristiques urbaines. Une majorité de participants reconnaît que le touriste est attiré par la résultante du développement durable en termes d'impact sur la destination globale. Par exemple, les quais, les grands espaces et le projet urbain concourent à l'attractivité de Bordeaux, sans pour autant être spécifiquement considéré par les visiteurs pour leurs vertus liées au développement durable. Pourtant, nombreux sont les acteurs qui précisent que le développement durable n'est pas un critère en soit pour choisir une ville. Cela dit, les visiteurs ne viendraient pas pour le développement durable en lui-même, mais plutôt pour son impact global sur la qualité de la destination urbaine. La pratique des touristes, évoluant en termes de mobilité et de style de visite, et le caractère paisible de la ville auraient aussi ses bénéfices.

Pour obtenir de l'information concernant les caractéristiques de la ville, les répondants ont majoritairement consulté Internet et les médias sociaux et utilisé le bouche-à-oreille. Ceux qui affirment avoir consulté l'Internet et les médias sociaux évaluent significativement plus fortement la considération des dimensions culturelle et environnementale, de même que les facteurs d'attraits complémentaires et de noyau. Plus spécifiquement, quand on demande aux gens s'ils se sont renseignés sur l'évolution de la ville de Bordeaux en termes de développement durable avant de venir la visiter, près de 15 % des visiteurs répondent par l'affirmative. Ces derniers évaluent significativement plus généreusement la considération des quatre dimensions du développement durable : sociale, culturelle, environnementale et économique. Ils accordent aussi plus d'importance que les autres répondants aux niveaux de l'attractivité des attraits complémentaires et du noyau.

4.4.3 Comparaison Québec et Bordeaux

L'articulation mixte des résultats est maintenant présentée, dans une optique de comparaison entre Québec et Bordeaux. Les deux villes sont alors comparées en fonction de leur profil durable, des liens effectués par les acteurs et les visiteurs entre le développement de la ville et son attractivité touristique, ainsi que les marqueurs d'information véhiculés et utilisés pour connaître ces caractéristiques.

4.4.3.1 Profil durable de la ville

L'approche de développement durable à Québec et Bordeaux a été rendue initialement possible grâce à une solide impulsion politique. Si les deux villes ont débuté une démarche dans les années 1990, on observe que les gestes réalisés à

Bordeaux dans les 20 dernières années se veulent davantage structurants que ceux entamés à Québec. En effet, on compare une ville nord-américaine, pour laquelle les premiers gestes ont été le recyclage, la revitalisation de quartier et l'aménagement urbain, à une ville française dont les réalisations d'envergure, comme le tramway, la requalification des quais et la revitalisation de quartiers ont métamorphosé le paysage urbain. En faits, si les gestes ont été plus structurants à Bordeaux, les problématiques environnementales y étaient aussi particulièrement exacerbées.

L'environnement a été la porte d'entrée principale du développement durable à Québec et Bordeaux. Pour structurer au mieux l'approche à Québec, des politiques comme le Plan vert, bleu, blanc ou le Plan de mobilité durable ont émergé. La création d'un module de développement durable à la ville en 2002 permet de focaliser sur les problématiques de la mobilité, l'aménagement et la revitalisation, la gestion des déchets et la protection des bassins versants. À Bordeaux, le développement durable s'organise autour de plans variés, comme le Plan vert, le Plan climat, ou l'Agenda 21. La mise en place d'une délégation au développement durable et la collaboration avec la CUB permet d'orchestrer les stratégies reliées au transport en commun, à l'aménagement et la revitalisation, à la gestion des énergies et à la pollution. La perspective sociale, plus subtile, n'est pas oubliée par les villes. À Québec, on évoque les Conseils de quartier et la revitalisation de Saint-Roch, alors qu'à Bordeaux, on rappelle comment le tramway a permis de raccorder les quartiers enclavés, grâce au tramway.

Les collectivités territoriales apparaissent dans les discours comme les acteurs principaux de la mise en œuvre du développement durable en milieu urbain. À Québec, les participants mentionnent aussi le rôle primordial des associations, de

l'état et de la population. À Bordeaux, on évoque l'État et certaines entreprises, mais on déplore le manque de consultation des intervenants touristiques. Lorsqu'on évoque une possible finalité touristique à la base du développement durable, les personnes interrogées à Québec nient cette éventualité, bien qu'ils reconnaissent que les actions reliées à l'aménagement ou à la mobilité peuvent avoir un lien avec le tourisme. À Bordeaux, sans voir une finalité initiale, le tourisme est perçu comme une conséquence de la revitalisation urbaine, des nouveaux aménagements et de la reconnaissance Unesco.

Sur la base de ces éléments, nous verrons plus en profondeur l'incidence des actions de développement durable sur l'offre touristique, en confrontant les données recueillies dans les entretiens avec les acteurs touristiques et urbains, à celles récoltées auprès des touristes.

4.4.3.2 Liens entre développement durable et tourisme

Le premier élément ressortant des analyses dans les villes de Québec et Bordeaux est le lien constaté entre le tourisme et l'aménagement de l'espace. Aux dires des acteurs, le visiteur serait sensible à la beauté de la ville. D'autres liens sont exprimés par les intervenants de Bordeaux par rapport au comportement du touriste et sa mobilité. La majorité des liens sont établis comme résultante du développement durable, mais pas forcément comme caractéristique spécifiquement recherchée par les touristes.

L'enceinte touristique, qui est composée de l'atmosphère urbaine, de l'architecture, des espaces publics, parcs et jardins et lieux favorables aux piétons, reçoit la plus forte évaluation comme élément attirant le touriste dans les deux villes. De plus, la

marche est le moyen de transport interne majoritairement utilisé à Bordeaux comme à Québec. Plusieurs touristes interrogés affirment d'ailleurs s'associer à un style de voyageur urbain porté sur la déambulation et l'appréciation de l'atmosphère.

Si les touristes accordent une importance majeure aux attraits culturels de la ville, cette dimension n'est pas spontanément abordée comme élément du développement durable chez les acteurs interrogés. Pour les visiteurs, le noyau arrive en second rang des facteurs d'attractivité. À la question ouverte sur ce qui les a attirés dans la ville de Québec, ce sont aussi principalement des éléments du noyau qui sont mentionnés, alors qu'à Bordeaux, c'est un mixte d'éléments de l'enceinte et du noyau. Il y aurait donc une plus grande articulation entre noyau et enceinte à Bordeaux. Les participants de Québec abordent peu le contexte, représenté par la signalétique, les services publics, l'information touristique ainsi que les boutiques et commerces de services, alors qu'à Bordeaux, on fait des liens avec le comportement du touriste dans la ville. Le service de transport en commun est un exemple révélateur de l'importance du contexte, puisqu'à Bordeaux, près de 55 % des visiteurs affirment l'utiliser pour leurs déplacements dans la ville, contre seulement 21 % à Québec. Offrir une desserte structurante et conviviale à Bordeaux semble donc inciter les touristes à utiliser ce service public, contrairement à Québec où c'est la voiture qui arrive en second (27 %). Or, l'utilisation de la voiture par les touristes représente une pression accrue sur la ville.

Dans les deux villes, les liens entre chaque dimension du développement durable et le tourisme sont faits, mais clairement plus marqués concernant les dimensions environnementale et culturelle. Ces deux dimensions arrivent aussi dans le haut des caractéristiques des villes considérées par les touristes avant de venir les visiter. Si la

culture est la dimension dominante pour le touriste à Québec et à Bordeaux, une plus grande proportion de visiteurs en territoire bordelais reconnaît l'environnement comme l'élément le plus important à considérer, comparativement à Québec. Cela dit, les actions environnementales mises en œuvre à Bordeaux semblent plus reconnues par les visiteurs potentiels et provoquer une modification de leur pratique urbaine. Il importe toutefois de noter que les moyennes par facteurs observés à Québec sont systématiquement plus élevées. Compte tenu de la situation du développement durable à Bordeaux par rapport à celle de Québec, aucune raison objective ne justifie le fait d'accorder moins d'importance au développement durable sur Bordeaux que sur Québec. Or, cet écart de perception reflète notamment une différence culturelle que nous présumons attribuable à l'origine des visiteurs, à leur mode d'évaluation et à leurs références en termes de villes durables. Par exemple, les Français et Européens, clientèle majoritaire de Bordeaux, peuvent avoir sous-évalué l'importance de certaines variables en raison d'une référence à des villes pionnières du développement durable, comme Malmö ou Stockholm (Emelianoff et Stegassy, 2010). En contrepartie, les Québécois et Américains, visiteurs principaux du Québec, ont pour référence des villes comme Montréal, Portland ou Seattle par exemple.

En termes de corrélations entre les dimensions du développement durable et les niveaux d'attractivité touristique de la ville, un fort lien apparaît à Québec entre le contexte et chacune des dimensions du développement durable, l'économie en tête. L'enceinte semble aussi particulièrement liée à la culture. À Bordeaux, chacun des niveaux d'attractivité est lié aux dimensions du développement durable, le contexte étant plus fortement corrélé avec l'environnement. Ces corrélations, significatives sur la majorité des indices de développement durable, apparaissent plus marquées à Bordeaux qu'à Québec. L'effet structurant des politiques, telles que le tramway ou la revitalisation des quais a certes un rôle à jouer.

L'économie étant la dernière composante à Québec et troisième à Bordeaux, on constate un écart entre le discours des acteurs et des visiteurs. Les premiers mettent beaucoup d'emphasis sur la vitalité économique de la ville, alors que chez les touristes, c'est le niveau des prix qui ressort à Québec et le commerce de produits locaux qui se distingue à Bordeaux, fort probablement à cause du vin. Cela dit, l'activité économique de la ville influence sans contredit son attractivité, mais pas forcément consciemment chez les visiteurs. À noter que ceux ayant sélectionné l'économie comme dimension la plus importante à considérer lors du choix de visiter la ville, évaluent plus faiblement la culture, l'enceinte et le noyau d'attractivité. Les touristes portés sur la dimension plus commerciale du tourisme apparaissent ainsi moins préoccupés de certains éléments d'attraits et de développement durable.

Au niveau environnemental, seconde composante dans les deux villes, les espaces verts dominent les indicateurs de cette dimension à Québec (5^e position, 8^e à Bordeaux), alors que le transport se distingue à Bordeaux (4^e rang, 11^e à Québec). Les touristes à Québec seraient attirés par les Plaines d'Abraham, le parc Saint-Roch, la rivière Saint-Charles ou la promenade Samuel-De Champlain. À Bordeaux, c'est le tramway, la hausse des déplacements à vélo, l'accès réglementé au centre-ville, l'augmentation de la marche en ville, notamment grâce à la piétonisation du centre et de certaines zones, et la promotion de l'intermodalité, qui stimulent cette reconnaissance selon les acteurs. À part le niveau de pollution, les autres éléments semblent moins importants.

Au niveau social, le lien est peu établi avec le tourisme et la plupart des actions mentionnées renvoyant aux politiques de solidarité. Chez les touristes, la dimension sociale arrive en troisième à Québec et en dernier à Bordeaux. Deux éléments qui

distinguent Québec de Bordeaux sont la sécurité et le taux de criminalité, de même que la diversité sociale et ethnique. Pourtant, les deux villes sont reconnues comme sécuritaires par les acteurs. D'autre part, si plusieurs stratégies reliées à l'accessibilité pour tous sont mentionnées à Bordeaux, elles ne sont pas pour autant reconnues comme très importantes par les touristes.

Concernant la culture, les acteurs attestent que Québec et Bordeaux sont des villes patrimoniales reconnues par l'Unesco et qu'elles sont particulièrement animées. Pour les touristes des deux villes, le patrimoine bâti arrive en premier rang, d'une part pour le Vieux-Québec, d'autre part pour le monumentalisme de Bordeaux. L'authenticité est aussi très valorisée par les touristes en général, de même que l'industrie culturelle, l'animation de l'espace public et les œuvres d'art public à Bordeaux. Dans l'ensemble, les répondants ayant reconnu la culture comme dimension la plus importante à considérer ont aussi plus fortement évalué le noyau. Néanmoins, la corrélation entre le facteur culturel et le noyau d'attractivité est nettement plus forte à Bordeaux, ce qui se justifie par l'ensemble urbain exceptionnel que représente le Port de la Lune. Qui plus est, ce lien est plutôt logique puisque le patrimoine bâti s'insère dans les deux facteurs.

4.4.3.3 Marqueurs d'information

À Québec comme à Bordeaux, les acteurs doutent que ce soit le développement durable qui attire les touristes, mais plutôt l'aspect global de la destination. L'Internet et les médias sociaux sont les marqueurs les plus consultés, suivi du bouche-à-oreille. Généralement, les touristes s'étant informés du développement durable avant de visiter la ville sont plus généreux dans leurs évaluations. Néanmoins, à Québec, on juge qu'il est trop tôt pour faire la promotion du développement durable, même si on

croit que ce sera éventuellement possible et nécessaire pour rester concurrentiel. Les touristes qui se renseignent sur le développement durable évaluent plus favorablement les dimensions sociale, environnementale et économique et accordent plus d'importance au contexte urbain, aux attraits complémentaires et au noyau.

À Bordeaux, les acteurs affirment que des éléments de développement durable sont incorporés dans l'image véhiculée et que la presse a suivi de près les transformations. Le touriste serait attiré par la résultante du développement durable, qu'on parle des quais ou du tramway par exemple, et changerait progressivement son comportement de visite et sa mobilité. Ceux qui affirment s'être renseignés sur le développement durable de Bordeaux avant leur visite évaluent significativement plus fortement la considération des quatre dimensions du développement durable. Ils accordent aussi plus d'importance que les autres répondants aux niveaux de l'attractivité des attraits complémentaires et du noyau.

L'articulation mixte des résultats établit les rapprochements et certaines discordances entre les point de vues des acteurs et celui des touristes visitant les villes de Québec et Bordeaux. Cela nous amène vers l'analyse des leçons à retenir concernant la dynamique entre le développement durable de ces villes et le tourisme urbain.

CHAPITRE V

DÉVELOPPEMENT DURABLE ET TOURISME URBAIN : QUELLES LEÇONS RETENIR ?

Après avoir traité l'ensemble des résultats, nous abordons la discussion à travers une approche comparative entre les deux villes. Dans ce chapitre, nous répondons ainsi à nos questionnements de recherche en faisant ressortir les leçons à retenir entre les villes de Québec et Bordeaux. Nous terminons en indiquant les apports théoriques et les limites de la recherche..

5.1 Différenciation et convergence entre Québec et Bordeaux

Cette discussion porte sur les différences et similitudes perçues entre Québec et Bordeaux à partir des données qualitatives et quantitatives récoltées. L'ensemble du matériel recueilli va nous permettre de retirer des enseignements riches sur le lien entre le développement durable et le tourisme urbain. Nous allons ensuite articuler ces résultats selon l'approche conceptuelle de la thèse.

5.1.1 Perception des acteurs urbains et touristiques : résultats qualitatifs

La majorité des acteurs de Québec et Bordeaux interrogés dans le cadre de cette recherche doctorale stipulent que les premières actions de développement durable ont émergé dans les années 1990. Ainsi, depuis une vingtaine d'années, l'approche de développement durable a imprégné les politiques publiques sans nécessairement être repérée comme telle. Parmi les premières actions entreprises à Québec, on compte la mise en place de la collecte sélective et la revitalisation du quartier Saint-Roch. Une série de réaménagements et de nouvelles dessertes de transport ont aussi vu le jour, dont plusieurs démarches sont concomitantes avec le 400^e anniversaire de la ville de Québec en 2008. À Bordeaux, c'est un projet urbain élaboré en 1995 qui a mené à une transformation en profondeur de la ville, basée sur la construction du tramway, le réaménagement des quais et des espaces publics ainsi que la requalification du bâti.

On constate aussi que l'optique du développement urbain n'est pas envisagée de la même manière dans les deux villes. À Québec, les actions entreprises ne semblent pas nécessairement liées les unes aux autres, et apparaissent ponctuellement pour répondre à des problématiques précises. Par exemple, la gestion du recyclage et la protection des bassins versants n'ont pas forcément été pensées dans une planification générale ou intégrées à une vision plus large. De plus, maintes actions ont été menées dans une optique de valorisation de la ville pour son 400^e anniversaire, telles que la promenade Samuel-De Champlain. Or, les acteurs urbains et touristiques de Québec demeurent mitigés sur la portée touristique des actions de développement durable. Le fait de reconnaître l'aménagement comme facteur d'attractivité de la ville, sans pour autant considérer le développement durable comme porteur de valeur ajoutée, peut s'apparenter à une forme de contradiction. Cela interroge sur la signification du développement durable pour les acteurs et témoigne du fait d'un concept non

entièrement approprié. En contrepartie, à Bordeaux, le projet urbain a été imaginé globalement pour améliorer la qualité de vie des citoyens, sans forcément prévoir les conséquences des actions sur l'attractivité touristique de la ville. Aux dires des acteurs interrogés, avant la mise en place de ce projet, la ville était dans une situation lamentable, tant au niveau de son bâti, de sa circulation que de ses espaces publics. Plusieurs considèrent le tramway comme le vecteur fondamental de la métamorphose urbaine, non seulement pour ses conséquences en termes de transport, mais aussi pour son apport au réaménagement des quais et des espaces publics sur son parcours. À cela s'ajoute un plan de requalification globale du bâti, dont la manifestation la plus concrète est le ravalement des façades, constructions remontant au XVIII^e siècle.

Dans les deux cas, le développement durable n'a pas toujours fait partie du vocabulaire employé pour justifier les actions entreprises par la ville et ces dernières sont rarement associées initialement à sa mise en tourisme. Or, l'approche de développement durable, qu'elle soit consciente ou non, n'aurait pas à sa source une volonté touristique. Pourtant, à Québec, lorsqu'on évoque les différents projets liés au 400^e anniversaire de la ville en 2008, cela semble contradictoire. Des actions ont clairement été menées pour embellir la ville et la rendre plus attractive pour les visiteurs qu'on attendait nombreux cette année-là. Mais comme ces actions d'aménagement, de revitalisation et de transport n'étaient pas forcément associées à la notion de développement durable pour les acteurs, cela a rendu difficile pour eux l'établissement d'un lien entre cette notion et l'attractivité touristique. À Bordeaux, on affirme que le projet urbain a été mené pour les citoyens, non pas pour les visiteurs. On nuance pourtant en affirmant qu'avec l'embellissement de la ville, suite à la construction du tramway, la requalification du bâti et le réaménagement des quais, le projet de candidature à Unesco a stimulé une nouvelle réflexion sur le

tourisme. Les visiteurs ont répondu favorablement à l'ensemble des transformations urbaines, renouvelant leur façon de consommer la ville, à pied ou en tramway.

Or, il apparaît évident que les deux villes n'ont pas intégré le tourisme à leur stratégie initiale de développement durable. Toutefois, autant à Québec, spécifiquement en 2008, qu'à Bordeaux depuis une dizaine d'années, le développement durable semble avoir contribué au rayonnement touristique de la ville. Intégrer en amont la dimension touristique dans les politiques urbaines de développement durable pourrait avoir un effet bénéfique tant pour le résident que pour le touriste. En effet, on peut déjà espérer élargir le périmètre de visite, allonger la durée des séjours, améliorer le comportement du visiteur dans la ville et attirer davantage de touristes. La perception des touristes permet ainsi d'approfondir l'analyse et établir clairement le lien entre les deux domaines de recherche que sont le développement durable et le tourisme urbain.

5.1.2 Perception des touristes : résultats quantitatifs

Les résultats du sondage réalisé à Québec et Bordeaux indiquent que ces villes sont visitées majoritairement par des touristes effectuant un circuit multi-destinations. Toutefois, Québec semble attirer davantage de touristes répétitifs que Bordeaux. On remarque que ceux qui viennent pour la première fois à Québec évaluent plus modestement l'importance du contexte, mais sont davantage sensibles au noyau d'attractivité. Cela dit, dans les communications marketing auprès de visiteurs éventuels, il serait important de parler aux gens, en fonction de leur profil de visiteurs, soit du noyau, du contexte ou de l'enceinte. Par ailleurs, le nombre de visite n'a pas d'incidence sur l'importance accordée au développement durable de la ville.

Si la majorité des gens visitant Québec et Bordeaux entrent dans la ville en voiture, c'est définitivement la marche qui l'emporte dans les déplacements intra-ville. Il importe de rappeler que plus de la moitié des répondants à Bordeaux utilisent le transport en commun pour leurs déplacements urbains, alors que cette proportion est beaucoup plus faible pour les visiteurs de la ville de Québec. On peut établir un lien avec l'existence du tramway à Bordeaux qui, construit depuis 2003, jouit d'une notoriété et facilite l'accès à la fois pour le touriste que le citoyen.

Par ailleurs, on vient principalement dans ces villes pour faire du tourisme d'agrément, en famille ou en couple, séjournant majoritairement dans des hôtels ou motels. Les voyageurs d'agrément ou ceux qui visitent la famille et les amis s'intéressent davantage à l'enceinte, notamment à Bordeaux, comparativement aux touristes d'affaires qui accordent une plus grande importance aux attraits complémentaires. Une nuance importante est à souligner par rapport à la proportion d'excursionnistes, plus forte à Bordeaux qu'à Québec, étant donné que nombreux touristes séjournant sur la côte aquitaine profitent de leurs vacances pour faire un saut d'une journée à la ville. On notera que ces derniers ont tendance à accorder moins d'importance au noyau d'attractivité, mais s'intéressent de façon comparable aux autres participants aux facteurs de développement durable.

La plupart des répondants pratiquent le tourisme en ville parce qu'ils aiment profiter de l'atmosphère urbaine, déambuler et expérimenter le quotidien des gens. Ces derniers valorisent d'ailleurs davantage l'enceinte touristique, ce qui confirme l'importance de la qualité de l'environnement dans lequel le tourisme est exercé (Vlès, 2008, 2010). Pour ce qui est du profil des répondants, les visiteurs interrogés dans les centres d'information touristique sont principalement des touristes nationaux,

mais cette part est plus beaucoup élevée à Bordeaux qu'à Québec. Néanmoins, lorsqu'on compare l'achalandage des centres d'information touristique des deux villes, les proportions récoltées concordent avec la réalité. On notera tout de même que les niveaux d'attractivité et les facteurs de développement durable sont particulièrement valorisés par les visiteurs en provenance de destination autres que la France, le Canada, les États-Unis ou l'Europe. Finalement, rappelons que l'échantillon est majoritairement féminin dans les deux villes. À Bordeaux, ces dernières sont plus sensibles à la culture et au contexte, comparativement aux hommes qui ont accordé plus d'importance aux éléments sociaux à Québec.

Lorsqu'on demande aux répondants l'importance accordée aux attraits touristiques lors de la préparation de leurs vacances, les visiteurs de Québec et Bordeaux semblent préoccupés par des variables similaires. En effet, huit mêmes variables se retrouvent dans le top dix des attraits en ordre d'importance décroissante. Des éléments reliés à l'enceinte occupent les premiers rangs, tels que l'atmosphère urbaine, les lieux favorables aux piétons ou les espaces publics, parcs et jardins. On vient ainsi dans les villes de Québec et Bordeaux pour profiter des espaces extérieurs en priorité. Le partage du patrimoine et de l'espace public suscite donc l'intérêt des visiteurs, ce qui confirme la pertinence d'utiliser des biens publics à des fins touristiques pour engendrer une industrie plus durable (Rigall-I-Torrent, 2008). Les monuments et sites historiques sont également fortement considérés, faisant partie du noyau d'attractivité. Des variables liées au contexte urbain s'insèrent aussi dans les dix premiers classements, telles que les services publics, l'information touristique et les boutiques et commerces. Dans les deux villes, les éléments d'attrait complémentaires arrivent aux derniers rangs.

Au niveau des indicateurs de développement durable associés aux caractéristiques urbaines d'une destination touristique (Tanguay *et al.*, 2010), l'exercice de corrélation réalisé entre les classements des indicateurs pour les villes de Québec et Bordeaux révèle que malgré certains écarts entre les rangs, l'appréciation des visiteurs envers les variables de développement durable des deux destinations suit une logique comparable. Les variables culturelles se hissent dans les premières préoccupations, grâce au patrimoine bâti et naturel, à l'authenticité des lieux et aux modes de vies ainsi qu'à la musique, la gastronomie, l'artisanat et le cinéma. Parmi les variables environnementales, un élément se distingue particulièrement dans les deux villes, soit les espaces verts et la biodiversité. Comme il a déjà été démontré que l'instauration d'espaces verts stimule le bien-être des citoyens, on constate ici que cela pourrait aussi s'appliquer aux visiteurs temporaires (Ambrey et Fleming, 2014). Le transport en commun et le réseau cyclable, ainsi que le niveau de pollution, ressortent également mais sont mieux positionnés à Bordeaux. Ces indicateurs environnementaux abondent dans le sens de Mihalič (2000) qui stipule que la qualité de l'environnement d'une destination intervient désormais dans les choix de voyage. Pour ce qui est des variables économiques, le commerce des produits locaux émerge plutôt à Bordeaux, le niveau des prix ressort davantage à Québec alors que le développement d'infrastructures se positionne dans les deux villes. Enfin, au niveau des items relatifs à la dimension sociale, la diversité sociale et ethnique ainsi que la sécurité et le taux de criminalité reçoivent une certaine attention.

Les visiteurs de la ville de Québec se distinguent de ceux de Bordeaux en intégrant dans les dix premiers rangs des indicateurs de développement durable tels que la sécurité et le taux de criminalité, le niveau des prix et la diversité sociale et ethnique. Parmi les explications possibles, la diversité de provenance des touristes interrogés à Québec peut avoir joué un rôle favorable sur la perception du coût de la vie,

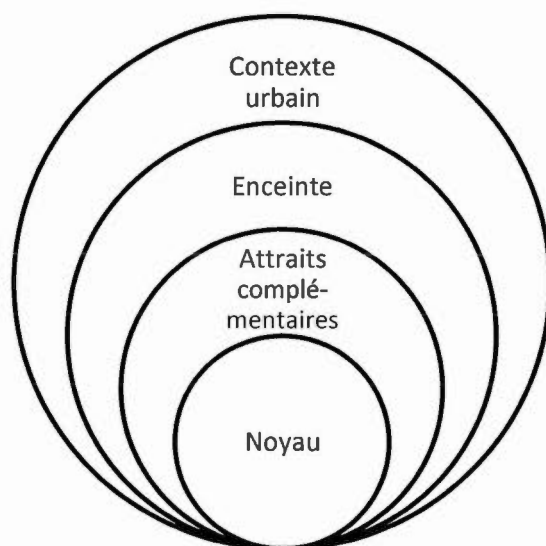
notamment en raison du taux de change du dollar américain et de l'euro favorable par rapport au dollar canadien (Ministère du Tourisme du Québec et Institut de la statistique du Québec, 2008). Pour ce qui est de la sécurité, Québec est considérée parmi les villes canadiennes les plus sécuritaires, or cet élément semble compter dans le choix de cette destination pour les touristes interrogés (Morin, 2012). Finalement, au niveau de la diversité sociale et ethnique, on observe que la ville de Québec affiche une faible part de population immigrée (4,4 %), comparativement à Montréal (22,6 %) par exemple (Gouvernement du Québec, 2014). De plus, la population de la Capitale-Nationale apparaît particulièrement éduquée (universitaire = ville : 31,3 %; Province : 28,5 %), avec un niveau de chômage inférieur à la moyenne québécoise (ville : 5,1 %; province : 7,6 %) et un revenu disponible des ménages par habitant (ville : 27 616 \$; province : 26 347 \$) plus élevé que celui des autres Québécois (ISQ, 2014a, p. 49). S'il est difficile d'interpréter le sens de l'importance accordée à ces indicateurs, on peut avancer que la faible diversité ethnique et le bon niveau de vie des citoyens de Québec joueraient favorablement dans l'attractivité des visiteurs, contrairement à l'hypothèse initiale que la mixité sociale et la diversité seraient bénéfiques.

En contrepartie, les répondants de Bordeaux ont accordé une attention particulière au transport en commun et au réseau cyclable, au niveau de pollution et au commerce de produits locaux, comparativement au classement de Québec. La mise en place du tramway à Bordeaux en 2003 et l'application d'un Agenda 21 expliquent en bonne partie le positionnement des indicateurs environnementaux dans le dix premiers indicateurs pour cette ville (Mairie de Bordeaux, 2008). En effet, le tramway et l'instauration de voies cyclables ont reconfiguré l'ensemble des déplacements urbains et contribué à l'assainissement de la qualité de l'air et du bruit par la restriction de la voiture dans les quartiers centraux (Dabitch, 2004; URBATOD, 2006; Victoire,

2014). Cela démontre que la desserte de transports doux peut contribuer à déterminer le choix et la façon de visiter une ville (Kelly. *et al.*, 2007). Ceci s'avère d'autant plus vrai que dans notre étude, plus de la moitié des répondants à Bordeaux affirment utiliser le transport en commun pour leurs déplacements touristiques en ville. Enfin, au niveau du commerce de produits locaux, c'est inéluctablement le vin de Bordeaux, patrimoine immatériel détenant une renommée internationale, qui explique l'importance de cette variable pour le choix de la ville, en plus de la diversité des produits de la région aquitaine (Chauvin, 2010; Cité des civilisations du vin, 2014).

L'analyse factorielle réalisée sur les variables d'attractivité touristique fait ressortir quatre niveaux, soit l'enceinte touristique, le contexte urbain, les attraits complémentaires et le noyau d'attractivité. La figure 5.1 présente ces composantes, du spectre le plus élargi géographiquement, le contexte, au plus restreint, le noyau. L'intérêt le plus élevé est accordé par les répondants à l'enceinte touristique, qui rassemble des variables reliées au cadre de vie urbain en général et à l'aménagement. Cette composante témoigne du rôle bénéfique des différentes démarches d'embellissement et de création d'espaces de convivialité dans une ville. Le second facteur en importance est le noyau d'attractivité, composé des attractions touristiques majeures de la ville. Si l'on constate ainsi que peu d'attraits sont réellement centraux, l'importance qui leur est accordée semble considérable. Le fait que plusieurs raisons motivent la visite urbaine peut expliquer en partie pourquoi les niveaux d'attraits complémentaires et de noyau se sont scindés en deux facteurs distincts. Cela dit, le noyau pourrait être bonifié par des indicateurs supplémentaires dans les études ultérieures afin de renforcer sa compréhension en tourisme urbain.

Figure 5.1 Attractivité touristique urbaine en quatre niveaux



Le troisième facteur en ordre d'importance est le contexte urbain, qui réfère aux services urbains en général, offre utilisée à la fois par les résidents et les visiteurs. Comme ce facteur apparaît le plus corrélé avec les dimensions du développement durable, on peut supposer qu'il est le niveau d'attractivité le plus touché par la démarche entreprise en milieu urbain. Enfin, une faible importance semble accordée au dernier facteur, les attraits complémentaires. Bien qu'initialement pressentis comme faisant partie des aspects centraux à l'attractivité touristique urbaine, les visiteurs leur confèrent un rôle plutôt périphérique.

Rappelons que l'analyse factorielle réalisée sur les indicateurs de développement durable a généré quatre facteurs, rejoignant les dimensions initiales du développement durable : le social, la culture, l'environnement et l'économie. Comparativement aux études antérieures réalisées sur la perception du tourisme durable (Brieu *et al.*, 2011; Dekhili et Akli Achabou, 2014; François-Lecompte et

Prim-Allaz, 2011; Richins, 2009), c'est l'aspect culturel qui se distinguerait en premier lieu en milieu urbain, suivi de l'aspect environnemental, et ce tant à Québec qu'à Bordeaux. Cela va tout de même dans le sens des travaux antérieurs démontrant que les touristes ont tendance à préférer les endroits dont l'offre répond à des critères d'éco-efficacité (Kelly *et al.*, 2007). Toutefois, les résultats révèlent que lors du choix et de la planification d'un séjour urbain, les visiteurs sont moins enclins à se préoccuper des éléments révélateurs des dimensions sociales et économiques du développement durable, du moins, pas sous la forme proposée dans cette thèse. La reconnaissance du développement durable dans le choix d'une destination apparaît alors mitigée en fonction des dimensions considérées. On peut présumer que le fait que les touristes visitent une ville européenne ou nord-américaine déjà développée rende ces préoccupations sociales et économiques plus acquises. Cela dit, cette échelle de mesure pourrait être peaufinée davantage afin d'arriver à un outil universel permettant de bien saisir les éléments reconnus par les visiteurs touristiques en termes de développement urbain durable. Cela nous permettrait alors de bien comprendre à quel point le rapport entre le développement durable et la compétitivité de la ville est réel pour le visiteur touristique (Balkyte et Tvaronavičiene, 2010).

L'analyse comparée de la perception des visiteurs de Québec et Bordeaux nous amène à constater certaines incidences du développement durable sur l'attractivité touristique. En effet, les corrélations de Spearman démontrent que le développement durable a un lien prononcé avec le contexte urbain. Si ce lien est perceptible dans les deux villes, les corrélations les plus fortes sont observées à Bordeaux. Rappelons que le contexte urbain est le niveau d'attractivité le plus large d'un lieu touristique. Comme il comporte les différentes gammes de services offerts par la ville, publics ou privés, et que le développement durable a une incidence sur la vie quotidienne des citoyens, ce rapprochement s'avère logique. D'ailleurs, à Bordeaux, c'est la

dimension environnementale qui apparaît plus fortement liée au contexte urbain, ce qui peut s'expliquer par l'ampleur de la transformation urbaine qui incorpore nombreux gestes reliés principalement à cette dimension, mais ayant des répercussions transversales sur les autres volets du développement durable. Comparativement, à Québec, c'est la dimension économique qui domine les corrélations entre contexte et développement durable, ce qui peut aussi s'expliquer par l'accent mis sur le développement économique de la ville, notamment le rôle technologique du secteur Saint-Roch. Les résultats démontrent aussi que l'enceinte touristique serait corrélée à la dimension culturelle du développement durable dans les deux villes. Comme l'enceinte comprend la variable architecturale, on peut effectivement y associer le patrimoine bâti. À Bordeaux, la corrélation est aussi marquée entre le noyau et la culture. Cela peut s'expliquer par l'ampleur du Port de la lune et l'importance accordée au ravalement et à l'embellissement des bâtiments historiques.

Pour ce qui est des marqueurs d'information concernant le développement urbain durable, les résultats apprennent qu'une certaine part de répondants s'informent sur la situation du développement durable avant de venir dans une ville. Le fait de s'y intéresser engendre ainsi une plus forte propension à considérer la majorité des facteurs d'attractivité touristique et de développement urbain durable, tant à Bordeaux qu'à Québec. Si les visiteurs ont généralement tendance à s'informer à l'aide de l'Internet et des médias sociaux, ceux ayant consulté ce marqueur à Bordeaux ont accordé aussi plus d'importance aux attraits complémentaires, au noyau, à la culture ainsi qu'à l'environnement. Le fait d'incorporer des éléments de développement durable dans les communications web en territoire bordelais apparaît ainsi réussir à générer un intérêt particulier pour ces caractéristiques urbaines. Le bilan qui suit nous mènera à articuler tourisme et développement durable par dimension.

5.1.3 Bilan : articulation mixte des résultats

Pour comprendre l'existence d'effets de leviers des actions et politiques urbaines, les actions concrètes de développement durable doivent être confrontées aux indicateurs mesurés auprès des visiteurs. Les stratégies entreprises à Québec et à Bordeaux dans la logique du développement durable ont eu des incidences variées sur le tourisme aux dires des acteurs et des visiteurs. Dans cette section, nous mettrons en exergue certains risques liés à ces projets, mais aussi nombre d'opportunités émanant de l'approche de développement durable. Les risques et opportunités touristiques dégagés par cette analyse pourraient inciter les villes à aller plus loin dans leurs stratégies de développement urbain durable.

5.1.3.1 Bilan social

Les actions sociales mises en œuvre à Québec et Bordeaux dans l'optique de développement durable relèvent principalement de politiques de solidarité et de sécurité. Aux dires des acteurs, le lien entre la dimension sociale et le tourisme se révèle ténu, sinon quasi inexistant. Cela se confirme par la faible importance accordée par les touristes à cette dimension lors du choix de la destination de voyage. Les répondants de Québec sont encore moins préoccupés par cette dimension s'ils se sont fiés au bouche-à-oreille. À Bordeaux, on observe que les visiteurs sont plus sensibles au facteur social lorsque la ville représente leur destination principale de voyage, s'ils utilisent le transport en commun et s'ils aiment les musées et les lieux remplis d'histoire. La dimension sociale est plutôt corrélée avec le contexte.

À Québec, les politiques sociales mentionnées relèvent surtout du logement, des populations fragiles et de l'itinérance. Pour autant, les éléments sociaux auxquels les touristes portent une attention sont plutôt en lien avec la sécurité et avec la diversité sociale et ethnique. Les acteurs urbains et touristiques commentent aussi la revitalisation du quartier Saint-Roch comme élément majeur de la politique sociale de la ville. À Bordeaux, ces acteurs décrivent les actions reliées à la diversité sociale et ethnique, mais aussi les politiques liées à l'économie sociale et solidaire, à l'accès au logement et aux populations marginalisées. Les visiteurs émettent une certaine sensibilité envers la sécurité et l'accessibilité pour tous. Les acteurs évoquent aussi la requalification du quartier Saint-Pierre et de l'hypercentre comme action à caractère sociale, notamment grâce à la lutte contre l'insalubrité.

Quand on observe les projets de revitalisation de quartiers comme Saint-Roch à Québec ou Saint-Pierre à Bordeaux, on constate que ces actions risquent d'occasionner des changements dans le tissu social des secteurs. Si dans les deux cas, la ville a œuvré avec le souci de préserver une mixité sociale, ça ne semble pas s'être effectué sans gentrification. De nouveaux habitants ont investi les quartiers et des résidents traditionnels, moins nantis, se sont vus indirectement expulsés vers d'autres secteurs de la ville. Si la mixité sociale d'un quartier n'est pas forcément garante de l'harmonie, elle tend néanmoins vers l'ouverture sur l'autre, la tolérance et l'authenticité du lieu (Gans, 1968). À la limite, une trop grande gentrification mettrait en péril cette authenticité et rendrait artificiel le quartier, pour tomber dans le spectaculaire (Bélanger, 2005). Loin d'assurer une affluence touristique pérenne, l'image externe projetée s'apparenterait alors à une « disneyification », soit la création de la ville comme un parc à thème (Lew, 1989). Dans les cas de Québec et Bordeaux, la perception exprimée par les acteurs dans les entretiens permet de dire que ce risque a été écarté, car les deux quartiers semblent bien dynamiques du point

de vue de la population. De plus, une mixité sociale et fonctionnelle semble avoir été préservée malgré une indéniable gentrification.

5.1.3.2 Bilan culturel

Faire le bilan culturel nécessite le rappel du caractère patrimonial des villes de Québec et Bordeaux, toutes deux reconnues par l'Unesco. Pour les touristes, parmi les dimensions du développement durable, ce facteur reçoit la plus grande attention lors du choix et la planification d'un séjour. La culture est notamment liée aux différents niveaux d'attractivité, mais plus fortement à l'enceinte, au contexte et au noyau. Son importance est moindre pour les utilisateurs de taxis, tours et autres, mais plus forte pour les gens se fiant à leur expérience passée pour connaître les caractéristiques de la ville.

Les acteurs interrogés à Québec soulignent le caractère authentique de la ville et du mode de vie de ses habitants, évoquant le souci de préserver l'authenticité des quartiers revitalisés. L'animation de l'espace public, grâce aux nombreux événements, et le patrimoine bâti de la vieille ville sont aussi relatés. C'est envers ce patrimoine que les visiteurs de Québec expriment le plus grand intérêt dans le facteur culturel, suivi de l'authenticité. À Bordeaux, les acteurs interrogés sont plus loquaces sur l'animation de l'espace public, l'industrie culturelle et le patrimoine. Les nombreux festivals sont largement commentés, tel que la Fête du vin, de même que l'industrie culturelle, grâce à la construction du CCVB. Le monumentalisme de la ville est aussi évoqué à travers les discours sur le ravalement des façades et le plan lumière. Spécifions qu'à Bordeaux, les corrélations sont marquées entre la dimension culturelle et les quatre niveaux d'attractivité. C'est aussi le patrimoine qui intéresse le plus les visiteurs de Bordeaux dans le facteur culturel, suivi de l'authenticité.

Les nombreux événements commentés à Québec et Bordeaux révèlent une politique urbaine menée sur la spectacularisation des villes, notamment sur des thèmes reliés à leurs ressources clés, comme le vin à Bordeaux ou l'histoire de la Nouvelle France à Québec. L'animation de l'espace public a certainement un rôle à jouer dans l'attraction de visiteurs, mais c'est définitivement le patrimoine qui attire le plus les touristes. Comme le lien entre la dimension culturelle et les quatre niveaux d'attractivité est plus marqué à Bordeaux qu'à Québec, l'historique de la mise en valeur du centre de la ville et sa récente nomination à l'Unesco jouent certainement un rôle transversal dans l'attraction de visiteurs. L'idée de transmission de valeurs et de préservation du bâti, en filagramme de ce facteur, s'ancre dans une optique de développement durable.

Par rapport à la revitalisation du quartier Saint-Roch à Québec, certains acteurs affirment que le secteur est devenu un incontournable en tourisme, puisque sa revitalisation a touché à la culture, à l'environnement, au social et à l'économie. Renouvelé et en vogue, ce quartier est apprécié des touristes et est particulièrement intéressant pour les curieux des arts de la rue, des artistes québécois, des artisans et des créateurs. Il aurait élargi les horizons du visiteur. Pour certains, cette expansion ne fait que commencer mais il est encore tôt pour affirmer une telle chose. Au niveau du quartier Saint-Pierre et de l'hypercentre à Bordeaux, ce cœur de ville revitalisé en profondeur a bénéficié d'un embellissement majeur. Le ravalement des façades sur les quais, la requalification du bâti, la piétonisation de l'hypercentre et l'exécution du plan lumière ont redonné vie au secteur, que ce soit en termes économiques, environnementaux, sociaux et culturels. On peut éventuellement espérer certaines incidences sur la durée des séjours et les habitudes de parcours des visiteurs. Si autrefois on ne visitait que le triangle d'or de Bordeaux (Cours Clemenceau, de l'Intendance et allées de Tourny), aujourd'hui, on va plus loin (ex : Saint-Michel,

Chartons), on fait les magasins, on s'arrête sur les places publiques, on discute avec les bordelais, on apprend sur l'architecture du XVIII^e siècle et l'histoire du lieu. La reconnaissance de l'Unesco en 2007 a été une consécration, non seulement du patrimoine bordelais, mais aussi de sa capacité à évoluer dans le temps. Cet embellissement et cette reconnaissance, combinés aux autres transformations urbaines, ont certes eu des conséquences sur l'achalandage touristique de la ville, sur la durée des visites et sur l'élargissement du périmètre visité.

5.1.3.3 Bilan environnemental

L'aspect environnemental a stimulé plusieurs commentaires chez les acteurs urbains et touristiques, même si les scénarios divergent entre les deux villes. Si ce facteur arrive second en importance quant à la considération des touristes du développement durable lors du choix de séjourner dans une ville, il est aussi le plus fortement lié au contexte urbain. À Québec, les stratégies concernant les espaces verts et la biodiversité sont les plus développées, en référant notamment au quartier Saint-Roch, à la rivière Saint-Charles et la promenade Samuel-De Champlain. Le sujet du transport en commun est aussi très commenté, évoquant l'Écolobus, la Navette 400 et le Métrobus, tout comme le réseau récréatif cyclable ainsi que la marche en ville (rue piétonne Sainte-Claire et Coteau Sainte-Geneviève). Pour leur part, les visiteurs de Québec valorisent surtout les espaces verts et certains accordent une importance au transport en commun. Lorsqu'ils se déplacent en ville, les touristes favorisent d'abord la marche, suivi de la voiture. Les espaces verts et la biodiversité sont aussi les plus évoqués à Bordeaux par les acteurs urbains et touristiques. Ces derniers discutent alors des quais, du quartier Saint-Pierre et des espaces verts dans la ville. En termes de transport en commun, on s'exprime sur le tramway, la pratique du vélo, l'accès réglementé au centre, la marche et on évoque aussi l'intérêt de l'intermodalité. En termes de développement durable, les touristes se préoccupent d'ailleurs surtout du

transport en commun, des espaces verts et de la biodiversité. Si les visiteurs de Bordeaux sont tout aussi marcheurs que ceux de Québec, ils sont définitivement plus friands des déplacements en transport collectif, ce qui peut s'expliquer par la convivialité et l'accessibilité du tramway.

Comme le portrait du transport en commun des deux villes se distingue notablement, nous cherchons à mieux comprendre l'impact des décisions urbaines concernant ce volet sur la pratique du tourisme en ville. À Québec, le choix de recourir à diverses formules pour desservir la population locale et touristique répond certes à un besoin, mais sans forcément rendre accessible et convivial l'ensemble de son réseau. On y compte notamment le Métrobus, l'Écolobus, la Navette 400. Une offre ainsi diversifiée peut occasionner une confusion dans l'esprit du visiteur et le décourager d'utiliser cette desserte au profit de l'automobile, mais aussi de la marche, en limitant la découverte au centre-ville. Or, on passe à côté d'une occasion d'élargir passablement le parcours touristique des visiteurs, en termes de périmètre et de durée. Qui plus est, cela renforce le dilemme existant entre les tenants de la notion de vacances, synonyme de détente, et les risques associées au tourisme durable perçues par les consommateurs (Dekhili et Akli Achabou, 2014; François-Lecompte et Prim-Allaz, 2011; Miller, 2003). Pour ce qui est du tramway de Bordeaux, la contrainte majeure dénoncée par certains interlocuteurs réfère aux années de travaux nécessaires à sa construction et aux pertes encourues par les commerçants dans les quartiers touchés par la trajectoire. Si des compensations ont été accordées par la Mairie, les années de chantier ont été difficiles pour les commerçants et certains ont dû fermer leurs portes, sinon voir une réduction de leur chiffre d'affaires. Néanmoins, après quelques années, l'affluence dans le tramway et la vitalité commerciale dans les secteurs environnants ont certainement été une nouvelle compensation pour les commerçant ayant résisté.

Si à Québec, nous remarquons que le touriste utilise peu le transport en commun pour élargir son périmètre de visite, il est tout de même porté à emprunter le Métrobus ou la Navette 400 pour aller vers les centres commerciaux de Sainte-Foy, prendre l'Écolobus pour éviter les côtes du Vieux-Québec ou marcher pour réaliser ses déplacements centraux. Néanmoins, les participants de l'étude mentionnent que si les moyens de transport étaient plus efficaces pour les citoyens, cela deviendrait un atout touristique important pour visiter la ville, éléments révélateurs d'un sentiment commun que le transport collectif devrait être renforcé. À Bordeaux, le portrait est plus parlant. Si les touristes viennent visiter la ville principalement pour son patrimoine architectural et ses vignobles, la facilitation des déplacements urbains grâce au tramway a modifié l'expérience touristique. À travers cette initiative, Bordeaux offre des moyens écologiques de visiter la ville, notamment par l'utilisation du tramway et la découverte à pied des secteurs historiques. C'est un aspect non négligeable de l'impact du développement durable sur la pratique du tourisme en milieu urbain, pouvant à la fois servir d'élément d'attrait, mais aussi de changement dans la pratique touristique pour tendre vers une industrie plus pérenne. Si on amène le touriste à changer ses pratiques, en offrant un accès facile au transport collectif par exemple, cette dimension deviendra concrète pour eux. Le tramway fait ainsi sortir les visiteurs d'un périmètre touristique restreint, leur permet de déambuler plus loin et voir différents quartiers. Il offre également de nouvelles perspectives, sans pour autant se faire au détriment de l'environnement.

Il est aussi intéressant de s'attarder aux espaces de promenades. À Québec, la promenade Samuel-De Champlain est rapidement devenue un icône, au point de s'intégrer à l'offre touristique. Ses sentiers piétonniers et cyclables, ses multifonctions, sa verdure et ses œuvres d'arts alimentent son attrait. Toutefois, certains participants mentionnent que la promenade n'est pas réellement touristique,

comme elle n'est pas directement liée à la ville, le port de Québec séparant la promenade du secteur du Cap Diamant. La desserte de transport en commun et d'une navette, ainsi que les espaces de stationnements, permettent néanmoins de la rejoindre et d'en profiter. Dans le cas de la promenade Samuel-De Champlain, on espère retenir le visiteur un peu plus longtemps, bonifier son expérience et faire partie du circuit touristique. À Bordeaux, la promenade le long de la Garonne et la valorisation de l'espace engendré par les changements urbains ont clairement permis d'étendre le secteur de découverte de la ville. Selon certains acteurs, le périmètre d'attractivité touristique ne cesse de grandir grâce au projet urbain. On affirme même que demain, le centre-ville s'étalera des Bassins-à-flots jusqu'à la gare Saint-Jean. Cette requalification a aussi engendré un renouveau d'intérêt pour les visiteurs, qu'ils soient locaux ou extérieurs. Puisque déambuler est la principale activité pratiquée par le touriste urbain, l'ensemble des aménagements permettant de faciliter cette pratique peut être bénéfique : voies piétonnières, mobilités douces (Lespinnasse-Taraba et Leonhardt, 2011).

5.1.3.4 Bilan économique

L'évocation de la dimension économique du développement durable fait aussi écho auprès des acteurs urbains et touristiques. Ils considèrent en effet que l'activité économique a une incidence sur le tourisme en rendant le secteur plus attrayant, notamment grâce à la diversité et la vitalité des commerces. Plus difficile à dresser, le bilan économique doit tenir compte du fait que cette dimension est la moins valorisée par les touristes. À Québec, le visiteur se préoccupe toutefois du niveau des prix et des infrastructures. À Bordeaux, c'est plutôt le commerce de produits locaux qui intéresse, mais aussi les infrastructures et le coût de la vie. La dimension économique est ainsi majoritairement liée au contexte urbain. On observe d'ailleurs que les gens qui utilisent la marche s'y intéressent faiblement, surtout à Bordeaux. Les gens moins

nantis disent accorder aussi une plus grande importance à ce facteur, probablement en raison d'une sensibilité accrue envers le niveau des prix.

Certes, le fait de dynamiser certains quartiers de la ville grâce à la revitalisation urbaine permet de stimuler l'intérêt des visiteurs et d'élargir le périmètre de visite. Mais quelles stratégies économiques concrètes de développement durable ont une répercussion sur l'attractivité? À Québec, le déplacement d'une partie des services de la ville dans le secteur Saint-Roch, la création du jardin Saint-Roch et le déploiement d'institutions d'enseignement supérieur et d'entreprises privées aux alentours de ce jardin (numérique, informatique, jeux vidéo) a contribué à rendre le quartier plus attrayant pour les entreprises et les citoyens et à lui redonner son caractère de Quartier Latin. L'artère principale du quartier, la rue Saint-Joseph, a été complètement revitalisée, stimulant une reprise de la vie commerciale. On y retrouve désormais de nombreux restaurants offrant des mets d'origines variées. À Bordeaux, l'aspect central de cette revitalisation urbaine a été la requalification du bâti et le ravalement des façades, complémenté par des aides à la rénovation pour les propriétaires occupants. La Mairie a aussi mené une politique publique pour réguler le marché dans un souci d'encourager la rénovation, tout en permettant le logement social dans le centre-ville. Artère commerciale principale de Bordeaux, la rue Sainte-Catherine, piétonne sur toute sa longueur depuis 1976, s'est aussi refait une beauté et a gagné en vitalité, de même que les rues commerciales adjacentes. La mixité et diversité de commerce dans le secteur génèrent une affluence commerciale digne d'un centre-ville actif.

Autre action à vocation partiellement économique, la Commission de la capitale nationale à Québec, créée en 1995, est mandatée pour veiller à l'aménagement et la

promotion de la ville (Commission de la capitale nationale, 2015). La mise en chantier de la promenade Samuel-De Champlain avait pour but de requalifier cette porte d'entrée de Québec, avec pour échéancier le 400^e anniversaire de la ville. Si des participants mentionnent que la promenade n'est pas une destination touristique d'emblée, elle accueille tout de même une certaine clientèle touristique. À Bordeaux, la réhabilitation de certains hangars pour accueillir divers commerces et cafés a permis de générer une convivialité autour de la restauration et de la gastronomie, dans un lieu complètement inactif autrefois. Qui plus est, les aménagements des quais tiennent compte des croisiéristes et de la circulation, pour que des autobus puissent venir chercher les touristes et que les taxis puissent les attendre. Certains paquebots fluviaux sont désormais résidents à Bordeaux, y ayant leur point de départ et point de retour.

Si les acteurs reconnaissent l'importance de l'activité économique de la ville pour attirer les visiteurs, les résultats du sondage témoignent du fait que les touristes ne sont pas clairement conscients de l'importance que revêtent les différentes stratégies économiques dans la décision de visiter une ville. Pourtant, la corrélation entre la dimension économique et le contexte témoigne d'une contribution à l'attractivité de la ville d'un point de vue plus global. Il serait éventuellement intéressant de mieux présenter cette dimension auprès du touriste.

Cette discussion sur l'analyse des résultats nous amène à faire un retour sur notre cadre conceptuel de départ. Ceci nous permettra de répondre aux questions de recherche et à vérifier les hypothèses avancées. Nous pourrons ensuite faire ressortir notre contribution aux domaines de recherche.

5.2 Retour : cadre conceptuel, questions de recherches et hypothèses

Le cadre conceptuel, présenté au chapitre 2 (figure 2.2 p. 95), a été mis à l'épreuve en fonction des résultats de nos travaux. Les entretiens qualitatifs ont permis de bien comprendre le contexte de développement durable de Québec et Bordeaux, alors que l'enquête par questionnaire nous a mené à chercher des réponses à nos questions de recherche puis à valider ou infirmer nos hypothèses. Notre question principale de recherche était la suivante : *Quelles sont les incidences du développement urbain durable sur l'attractivité touristique d'une ville?* Afin d'apporter un éclairage à cette question, elle a été scindée en trois sous-questions de recherche dont nous discutons ici des résultats. Nous abordons ainsi la reconnaissance accordée par les touristes aux éléments d'attraits et aux caractéristiques de développement durable de la ville, le rôle exercé ses quatre dimensions sur l'attractivité touristique urbaine et les marqueurs de développement durable employés par les touristes. Nous clôturons cette section par une réponse globale à la question principale de recherche.

5.2.1 Reconnaissance accordée aux éléments d'attraits et au développement durable

La première sous-question de recherche interrogeait directement la reconnaissance accordée par les touristes aux attraits de la ville et à ses caractéristiques de développement durable : *Quelle reconnaissance accordent les touristes aux éléments d'attrait et aux caractéristiques de développement durable de la ville?* Le traitement du rang des différents indicateurs et l'analyse factorielle nous ont mené à distinguer certains niveaux d'attractivité et de développement durable perçus par les visiteurs.

5.2.1.1 Hypothèse H1a

La première sous-hypothèse portait sur les niveaux d'attraits : *L'attractivité touristique de la ville sera scindée en trois niveaux (noyau, enceinte et contexte) et le noyau aura un impact plus important pour le touriste que les autres.* Au niveau de l'attractivité touristique, les villes de Québec et Bordeaux sont plutôt comparables lorsqu'on analyse les éléments d'attraits considérés lors du choix de la ville pour les vacances. Ce sont majoritairement les éléments reliés à l'enceinte touristique qui se distinguent avec les variables reliées au noyau. Parmi les divergences, on note dans les dix premiers éléments du classement le contact avec les résidents à Québec, alors que les excursions à proximité, notamment dans les vignobles, s'insèrent dans le top 10 de Bordeaux. Dans les deux villes, les attraits complémentaires arrivent dans les derniers rangs du classement.

Si le modèle initial d'attractivité touristique puisé dans la littérature reposait sur trois échelons (Gunn, 1997), l'analyse factorielle effectuée a révélé quatre niveaux d'attractivité touristique reliés au tourisme urbain. Du global au particulier, ces quatre niveaux sont le contexte urbain, l'enceinte touristique, les attraits complémentaires et le noyau d'attractivité. Plus large niveau de l'attractivité touristique, le contexte urbain regroupe les services urbains en général, comme les indicateurs d'accès et de signalétique, de services publics, d'information touristique ainsi que les boutiques et commerces de services. L'enceinte touristique rassemble plutôt des variables reliées au cadre vie urbain en général et concentre les éléments d'aménagement, tels que l'atmosphère urbaine, l'architecture, les espaces publics, parcs et jardins ainsi que les lieux favorables aux piétons. Le facteur dénommé attraits complémentaires regroupe les festivals et événements, les foires, congrès et exposition ainsi que les théâtres, concerts et vie nocturne. Si l'on présentait initialement ces variables comme centrales à l'attractivité touristique urbaine, les visiteurs leur ont conféré un rôle

moins décisif. Enfin, le noyau d'attractivité, qui se compose des monuments et sites historiques ainsi que des musées et galeries d'art, révèle que peu d'attraits sont considérés comme centraux, quoi que l'importance qui lui est accordée soit considérable. Étant donné que seulement 13 des 16 variables ont été maintenues dans l'analyse factorielle, on émet l'hypothèse qu'il existe possiblement une autre composante reliée à l'industrie de support. L'intégration de nouvelles variables à l'outil permettrait de tester cette éventualité et bonifier le modèle.

Sur l'échelle d'importance accordée par les visiteurs aux éléments d'attraits avant le séjour dans la ville, à Québec comme à Bordeaux, c'est l'enceinte touristique qui obtient le score le plus élevé, suivi du noyau d'attractivité, du contexte urbain puis des attraits complémentaires. Or, on peut retenir que les touristes portent une attention accrue au cadre de vie urbain et aux aménagements composant l'enceinte touristique. Cet élément contribue ainsi fortement à l'attractivité de la ville, dépassant même l'intérêt porté au noyau. Retenons tout de même que le noyau d'attractivité est composé de seulement deux éléments, et que ceux-ci sont fortement considérés par les visiteurs. La troisième sphère du modèle d'attractivité, le contexte urbain, est aussi pris en compte par les touristes lors de la préparation de leur voyage et mérite une attention particulière des planificateurs. Enfin, les visiteurs s'intéressent peu aux attraits complémentaires, ce qui peut être justifié par la sélection d'une période de collecte hors festivals et événements majeurs.

En confrontant ces résultats à la littérature initiale, nous pouvons affirmer que notre première sous-hypothèse est en partie infirmée, puisqu'elle prédisait trois niveaux d'attractivité (noyau, enceinte et contexte) et une importance accrue accordée au noyau. Or, nos résultats démontrent qu'il existe quatre niveaux d'attractivité

(enceinte, contexte, attraits complémentaires et noyau) et une importance majeure accordée à l'enceinte touristique. Cela dit, au-delà des attraits centraux et phares d'une ville, les touristes viennent chercher une atmosphère et expérimenter un cadre de vie urbain. Les stratégies de développement durable des villes ont alors certes un rôle à jouer sur cet aspect, notamment, les actions reliées à l'aménagement, aux espaces publics, aux lieux favorables aux piétons et à l'architecture. À Québec, les stratégies mentionnées par les acteurs touristiques et urbains sont la promenade Samuel-De Champlain, la revitalisation du quartier Saint-Roch et le réaménagement de certains espaces du centre-ville, comme la colline parlementaire ou la Grande Allée. À Bordeaux, les acteurs évoquent particulièrement la requalification des quais de Bordeaux, la revitalisation du centre-ville et le réaménagement d'espaces publics le long du tramway.

5.2.1.2 Hypothèse H1b

La seconde sous-hypothèse focalisait sur le développement durable : *Les quatre dimensions du développement durable seront reconnues par le touriste (économie, environnement, social et culture), et la dimension environnementale, qui est la plus visible, sera la plus importante.* Dans le classement des dix plus importants indicateurs de développement durable, sept variables se retrouvent à la fois dans la liste de Québec et Bordeaux. Si plusieurs variables sont similaires, certaines divergences sont à noter, comme le commerce de produits locaux, mieux positionné pour les visiteurs de Bordeaux, tout comme le transport en commun et le réseau cyclable ainsi que le niveau de pollution. À Québec, c'est plutôt la sécurité et le taux de criminalité, le niveau des prix et la diversité sociale et ethnique qui se distinguent en ordonnancement pour les visiteurs.

Les résultats de l'analyse factorielle sur les indicateurs de développement durable confirment la reconnaissance de quatre composantes par les visiteurs. À travers l'importance accordée aux caractéristiques des villes lors du choix d'une destination, les facteurs générés représentent les quatre dimensions du développement durable, soit les dimensions culturelle, environnementale, sociale et économique. Le facteur culturel regroupe le patrimoine bâti et naturel, l'animation de l'espace public, la musique, gastronomie, artisanat, cinéma, l'authenticité des lieux et modes de vie ainsi que les œuvres d'art publiques et le mobilier urbain. Les indices environnementaux forment la composante environnementale, soient le niveau de pollution, le transport en commun et le réseau cyclable, les espaces verts et la biodiversité, les types d'énergie utilisés en plus du recyclage et la gestion des déchets. La dimension sociale du développement durable réunit les politiques de solidarité, l'accès aux soins de santé, la sécurité et le taux de criminalité, la diversité sociale et ethnique ainsi que l'accessibilité pour tous. Enfin, la dimension économique se compose du commerce de produits locaux, de l'activité économique, de la situation de l'emploi et du niveau des prix. Rappelons que le développement d'infrastructures a été retiré de l'analyse, probablement en raison de son caractère transversal, touchant à la fois les dimensions économique, environnementale et sociale.

La moyenne des facteurs révèle une plus grande préoccupation des touristes envers la dimension culturelle, tant pour les répondants de Québec que ceux de Bordeaux. Certains des indicateurs de cette composante s'apparentent à des éléments d'attractivité, notamment le patrimoine bâti et naturel. Le second facteur en ordre d'importance est la dimension environnementale, à laquelle on associe, à Québec comme à Bordeaux, les variables reliées aux espaces verts et à la biodiversité ainsi qu'au transport en commun et au réseau cyclable. Valeurs apparaissant les plus

faibles, le facteur économique arrive en dernier à Québec et troisième à Bordeaux, alors que la composante sociale est troisième à Québec et dernière à Bordeaux.

Ces résultats nous amènent à confirmer en partie la seconde sous-hypothèse, voulant que les quatre dimensions du développement durable, l'économie, l'environnement, le social et la culture, soient reconnues par le touriste. Si les quatre dimensions anticipées sont confortées par les résultats de l'analyse factorielle, c'est plutôt à la dimension culturelle que s'attardent les touristes avant de venir, et non pas à la dimension environnementale, qui arrive seconde. Cela dit, les préoccupations en termes de patrimoine bâti et naturel, d'animation de l'espace public, de musique, gastronomie, artisanat et cinéma, d'authenticité des lieux et modes de vie ainsi que d'œuvres d'art publiques et de mobilier urbain, sont davantage reconnues par les touristes. À Québec, les acteurs évoquent principalement l'authenticité du Vieux-Québec et des quartiers centraux, comme Saint-Roch, de même que l'animation de l'espace public grâce aux nombreux festivals et événements. Ils mentionnent aussi le patrimoine bâti et naturel renforcé par la reconnaissance Unesco depuis 1985 et la création d'œuvres d'art public, notamment sur la promenade Samuel-De Champlain. À Bordeaux, les acteurs touristiques et urbains interrogés concentrent leurs commentaires autour de l'animation, évoquant la Fête du vin et la Fête du fleuve, et de l'industrie culturelle, précisant la création du CCVB. Ils abordent aussi la question du patrimoine, rappelant la politique de ravalement des façades, le plan lumière en 2001 et la reconnaissance Unesco en 2007.

La dimension environnementale, seconde au rang des préoccupations en termes de développement durable, est valorisée par les touristes de Québec qui reconnaissent les espaces verts et le transport en commun. Cette dimension a également été

particulièrement commentée chez les acteurs urbains et touristiques. À Québec, ces derniers commentent principalement les actions concernant les espaces verts et la biodiversité, évoquant entre-autres le quartier Saint-Roch, la rivière Saint-Charles et la promenade Samuel-De Champlain. Différentes stratégies relatives à la thématique du transport en commun sont aussi développées par les acteurs, telles que l'Écolobus, la Navette 400 et le Métrobus. On parle aussi du réseau récréatif cyclable et de la marche en ville grâce à la rue piétonne Sainte-Claire et au Coteau Sainte-Geneviève. Rappelons tout de même que pour les déplacements des touristes dans la ville de Québec, c'est la marche qui domine, suivie de la voiture. Le transport en commun ne s'est pas encore imposé comme option de déplacements pour les visiteurs. Chez les touristes à Bordeaux, la dimension environnementale repose en premier lieu avec un intérêt marqué envers le transport en commun, suivi des espaces verts et la biodiversité. Les acteurs urbains et touristiques bordelais discutent principalement du tramway, de la pratique du vélo, de l'accès réglementé au centre, de la marche et de l'intermodalité. Néanmoins, les acteurs sont encore plus loquaces au sujet des espaces verts et la biodiversité, relatant les quais, le quartier Saint-Pierre et les espaces verts dans la ville. Si les touristes à Bordeaux pratiquent autant la marche urbaine qu'à Québec, les visiteurs bordelais sont davantage friands des déplacements en transport en commun. Cela dit, la stratégie de renouvellement urbain basée sur le tramway semble avoir eu des répercussions sur la pratique du tourisme dans la ville, favorisant les déplacements doux et élargissant le périmètre de visite.

5.2.2 Rôle des dimensions du développement durable sur l'attractivité touristique de la ville

La seconde sous-question de recherche avait pour objectif de comprendre le rôle exercé par les différentes dimensions du développement durable sur l'attractivité

touristique de la ville : *Quel rôle exercent les dimensions économique, environnementale, sociale et culturelle du développement durable sur l'attractivité touristique de la ville?* Pour ce faire, nous avons mis en relation les composantes de l'attractivité touristiques et les facteurs de développement durable. Une analyse de corrélation nous a donc permis de tester notre seconde hypothèse.

5.2.2.1 Hypothèse H2

La seconde hypothèse de recherche portait sur le lien entre le développement durable et l'attractivité touristique urbaine : *En se référant aux trois sphères de la ville touristique, le développement durable aura un impact plus fort sur le contexte urbain que sur l'attrait principal ou l'enceinte touristique.* Comme nous l'avons mentionnée à l'hypothèse H1a, nous avons distingué quatre composantes à l'attractivité touristique, ce qui nous a mené à faire huit croisements entre les dimensions découvertes.

Sur l'ensemble des répondants, le développement durable apparaît plus à même d'affecter le contexte urbain. En effet, chacune des quatre dimensions sont particulièrement corrélées avec ce niveau d'attractivité touristique qui rassemble les services urbains en général, comme les indicateurs d'accès et de signalétique, de services publics, d'information touristique ainsi que les boutiques et commerces de services. Niveau d'attractivité touristique le plus large, le contexte urbain serait ainsi plus à même d'être affecté par les différentes stratégies de développement durable des villes puisqu'un lien est observé entre les variables. C'est d'ailleurs la dimension environnementale qui présente le niveau de corrélation le plus fort, et ce particulièrement à Bordeaux. Cela dit, aucun lien de causalité ne peut être établi entre les variables étant donné la nature des tests possibles, mais nous pouvons néanmoins

comprendre que les dimensions sont liées entre elles. Les corrélations sont présentes tant à Québec qu'à Bordeaux, mais certaines nuances méritent d'être à nouveau mentionnées. À Québec, les liens sont marqués entre les niveaux d'attractivité de la ville et le développement durable, mais c'est la dimension économique qui présente une corrélation plus forte avec le contexte. Comparativement, les résultats sur Bordeaux sont nettement plus prononcés pour chacune des composantes, et la dimension environnementale se distingue par une corrélation de niveau forte avec le contexte. Les stratégies d'envergures de Bordeaux, que l'on parle du tramway, des quais ou de la revitalisation en profondeur de la ville, apparaissent inéluctablement liées à ces corrélations.

Pour ce qui est des niveaux d'attractivité que sont l'enceinte touristique et le noyau, ils apparaissent particulièrement liés à la dimension culturelle du développement durable. Dans les deux cas, les variables culturelles apparaissent jouer un rôle en filagramme, étant données qu'elles se collent à des attractions concrètes représentées dans ces facteurs, comme l'architecture ou les monuments par exemple. Si les actions culturelles participent à la création de ce lien dans les deux villes étudiées, ce lien est particulièrement plus fort à Bordeaux. En effet, son monumentalisme, son architecture XVIII^e siècle et son animation événementielle basée sur la ressource du vin et du fleuve ne sont certes pas étrangers à cette relation.

Dans un troisième temps, les relations entre les dimensions du développement durable et les attraits complémentaires se présentent comme moins prononcées que les autres niveaux d'attraits. Sans être nulle, on retiendra que l'importance accordée aux attraits complémentaires est moins liée aux actions de développement durable de la ville. Évidemment, la faible importance accordée à ce niveau d'attractivité peut

expliquer en partie ces corrélations plus faibles, de même que la période de collecte réalisée hors festival.

Les résultats démontrent que l'importance accordée aux différents niveaux d'attractivité touristique est en partie liée aux préoccupations manifestées par les touristes envers le développement durable de la ville. Comme le propose l'hypothèse H2, c'est en effet le contexte urbain qui est le plus lié aux différentes dimensions du développement durable, l'aspect environnemental en tête. Nous pouvons donc confirmer cette hypothèse en précisant que cette relation est davantage prononcée chez les répondants visitant Bordeaux. Encore une fois, l'envergure de la stratégie urbaine mobilisée dans le sens du développement durable dans cette ville explique la force de cette relation. Or, si la ville durable suscite l'intérêt des touristes, on peut espérer pérenniser l'industrie et optimiser ses bienfaits sur la société et l'environnement.

5.2.3 Incidence des marqueurs de développement durable

La dernière sous-question de recherche visait à comprendre l'acheminement de l'information concernant les caractéristiques de développement durable de la ville aux touristes, avant leur séjour. Comme les marqueurs d'information participent à l'attractivité d'un lieu (Leiper, 1990), nous nous intéressons au rôle que joue le développement urbain durable : *Comment le développement durable est-il amené à la connaissance du touriste?* En faisant appel au Coefficient Kruskal-Wallis, nous avons pu comparer l'attractivité touristique de la ville et la reconnaissance du développement durable en fonction des sources d'information consultées.

5.2.3.1 Hypothèse H3

Les différents marqueurs testés auprès des touristes dans le questionnaire sont les médias traditionnels (télévision, quotidiens et revues diverses), l'Internet et les médias sociaux, le bouche-à-oreille, l'expérience passée et les sources variées, comme les guides touristiques ou les agences de voyage, consultées avant le départ. La troisième hypothèse avançait l'idée que le bouche-à-oreille serait le marqueur le plus déterminant de la préoccupation accordée au développement durable lors du choix de visiter une ville : *Le développement urbain durable sera amené à la connaissance du visiteur par les différents médias, mais davantage approprié par les touristes grâce au bouche-à-oreille..* Néanmoins, les résultats nous amènent à infirmer cette hypothèse, puisque c'est davantage l'Internet et les médias sociaux que les touristes utilisent pour s'informer des caractéristiques de la ville à visiter.

Les gens consultant l'Internet et les médias sociaux comme source d'informations se disent notamment plus sensibles à la dimension sociale. À Bordeaux, ils sont davantage préoccupés par la culture, l'environnement, les attraits complémentaires et le noyau d'attractivité. À Québec, l'utilisation du bouche-à-oreille aurait une incidence négative sur la reconnaissance de la dimension sociale, tout comme l'expérience passée amènerait à moins valoriser l'importance du noyau. Dans tous les cas, le fait de se renseigner spécifiquement sur l'évolution du développement durable de la ville a une incidence positive sur l'évaluation des différentes composantes de l'attractivité touristique et du développement durable, puisque le rang des variables est significativement plus élevé. Cela dit, amener les gens à s'intéresser au développement urbain durable peut avoir une incidence positive sur la reconnaissance des caractéristiques urbaines liées à cette approche. Éventuellement, cela pourrait contribuer à la reconnaissance globale de l'attractivité touristique de la ville tout en

attirant des publics plus sensibles au développement durable et en améliorant la pratique du tourisme en milieu urbain.

5.2.4 Question principale de recherche

Après avoir vérifié les hypothèses de recherche, il importe maintenant de répondre plus globalement à la question principale de cette thèse : *Quelles sont les incidences du développement urbain durable sur l'attractivité touristique d'une ville?* En fonction des données recueillies auprès des acteurs urbains et touristiques, différentes stratégies de développement durable auraient une incidence sur l'attractivité touristique de la ville, même si à la base, les actions ne sont pas menées avec une finalité touristique.

À Québec, on soutient que l'activité économique aurait une incidence sur le tourisme, notamment la mixité fonctionnelle, la vitalité, la création d'entreprises et l'offre touristique. La bonne situation de l'emploi et l'existence de produits locaux seraient aussi favorables au tourisme. Par rapport à l'environnement, les actions clés sont principalement liées aux espaces verts et à la biodiversité, telles que le parc Saint-Roch, la naturalisation des berges de la rivière Saint-Charles, l'instauration de la promenade Samuel-De Champlain et la création d'espaces verts. On mentionne aussi les actions entreprises en termes de transport en commun, comme la création de l'Écolobus, la Navette 400 et le Métrobus, au niveau du réseau cyclable récréatif et utilitaire, et pour la marche, telles que l'instauration de la rue piétonne Sainte-Claire et le Coteau Sainte-Genève. Concernant l'aspect social, il existe de nombreuses politiques de solidarité à Québec touchant au logement ainsi qu'à la sécurité et

l'itinérance. Déterminantes pour l'harmonie entre touristes et citoyens, les actions de requalification de quartier sont aussi importantes, notamment en termes de mixité sociale. Cette diversité, sociale et ethnique, fait aussi l'objet d'efforts pour favoriser la cohésion entre les segments de population, la participation citoyenne et l'accessibilité pour tous. Enfin, au niveau culturel, l'authenticité est l'élément le plus commenté par les acteurs, référant aux quartiers revitalisés, à la francophonie de la ville et aux saveurs locales. Québec met aussi de l'avant une politique événementielle marquée, un patrimoine reconnu mondialement, des œuvres d'art publiques diversifiées et une industrie culturelle florissante.

Dans le contexte bordelais, les politiques liées à l'activité économique mises en œuvre dans la ville révèlent des objectifs de mixité fonctionnelle, de vitalité commerciale et de diversification du fleuve. Les projets visant un meilleur accès à la ville, comme le Pont Jacques-Chaban-Delmas ou le développement de nouveaux équipements, comme les services d'hébergement et le CCVB sont aussi dirigés vers un meilleur accueil des touristes. La situation de l'emploi, l'offre de produits locaux et du niveau des prix ont aussi une incidence sur le tourisme. En termes d'environnement, Bordeaux se distingue par ses projets liés aux espaces verts et à la biodiversité, notamment celui de la requalification des quais, du quartier Saint-Pierre, et de végétalisation de la ville. Les actions en transport sont particulièrement structurantes, comme en témoigne le tramway, la pratique du vélo, les aires d'accès réglementées et les lieux favorables à la marche. Concernant l'aspect social, la ville de Bordeaux favorise différentes politiques de solidarité liées à l'économie solidaire, au logement et aux populations marginalisées. La ville est aussi reconnue pour ses programmes d'accessibilité pour tous et son caractère sécuritaire et apaisée. Enfin, d'un point de vue culturel, Bordeaux encourage l'animation de l'espace public par de nombreux festivals comme la Fête du vin et la Fête du fleuve. L'industrie culturelle

est aussi effervescente, grâce à son offre muséale, ses équipements culturels et les programmes favorisant l'émergence de talents. Rappelons aussi l'importance patrimoniale de Bordeaux, dont la préservation du bâti, les programmes de ravalement et le plan lumière ont contribué à sa reconnaissance Unesco. Enfin, les œuvres d'art public dans la ville et l'authenticité de l'atmosphère urbaine sont aussi propices au tourisme.

Ces actions entreprises dans les deux villes amènent les visiteurs à reconnaître leurs préoccupations envers les dimensions économique, environnementale, sociale et culturelle du développement durable. L'aspect culturel préoccupe davantage les touristes, suivi de la dimension environnementale. Chacune considérée par les touristes urbains lors du choix et de la planification de leur séjour en ville, les quatre dimensions du développement durable sont davantage liées au contexte urbain, alors que la dimension culturelle est corrélée à l'enceinte touristique et au noyau. Cela dit, les actions menées dans une ville selon l'approche de développement durable joueraient un rôle global dans l'attractivité touristique, contribuant à la perception des services urbains en général. Bien que présente dans les deux villes, cette relation est plus prononcée chez les visiteurs à Bordeaux, ce qui peut s'expliquer par l'ampleur de la métamorphose urbaine réalisée dans les 20 dernières années.

Par ailleurs, la dimension culturelle du développement durable est aussi reliée aux deux niveaux d'attractivité les plus importants aux yeux des visiteurs, soient l'enceinte touristique et le noyau. De fait, on reconnaîtra la nécessité de concentrer certains efforts sur cette dimension culturelle qui joue un rôle essentiel dans l'attractivité touristique urbaine. Dans tous les cas, les corrélations observées sont plus fortes à Bordeaux qu'à Québec, témoignant d'un rapprochement plus évident à

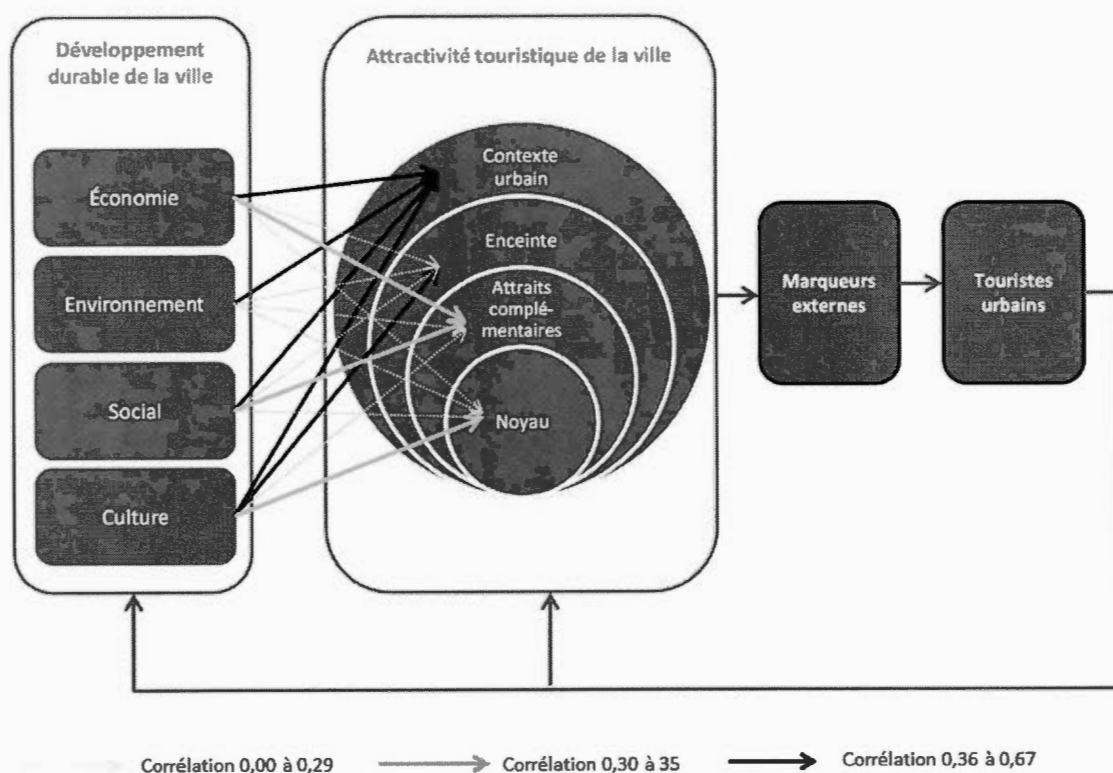
faire entre développement durable et tourisme aux yeux du visiteur. De plus, davantage de variables semblent avoir une incidence sur les facteurs à Bordeaux par rapport à Québec. Enfin, la proportion d'utilisateur du transport en commun et la propension à considérer l'environnement comme dimension la plus importante sont plus élevées à Bordeaux. Or, on peut conclure que l'ampleur des actions sur le territoire bordelais révèle un lien plus marqué entre le développement durable et le tourisme. Bien que plus modestes, on reconnaît aussi que les actions réalisées à Québec ont un impact sur le tourisme dans la ville.

Un résultat non attendu de la recherche est le lien que tissent les touristes entre l'attractivité touristique de la ville et les actions de restructuration des espaces publics. En effet, ils s'intéressent davantage à l'enceinte touristique qu'aux attraits principaux de la ville et évaluent plus fortement les indicateurs ayant une référence tangible dans la ville. Si les touristes ont du mal à s'approprier le développement durable d'une façon conceptuelle, certains le perçoivent et le valorisent à travers sa concrétisation dans l'espace public.

Les caractéristiques de développement durable sont majoritairement consultées par les visiteurs sur l'Internet et les médias sociaux. C'est donc le média le plus utilisé et le plus déterminant. Or, les résultats démontrent qu'une personne s'étant renseignée sur le développement durable de la ville avant de venir tient davantage compte des niveaux d'attractivité touristique et des dimensions du développement durable. Chercher de l'information sur le développement durable de la ville a donc une incidence positive sur la considération des indicateurs.

Le fait de communiquer certaines caractéristiques urbaines peut ainsi avoir une incidence favorable sur l'appréciation des niveaux d'attraits, mais aussi sur la considération des efforts entrepris par la ville selon l'approche de développement durable. Ultimement, par l'accentuation des efforts et la mise en avant des caractéristiques de la ville, les acteurs urbains et touristiques peuvent espérer engendrer une nouvelle affluence touristique, attirer des visiteurs plus consciencieux de leur environnement et de la société, amener le touriste à visiter la ville autrement et à prolonger son séjour et pérenniser l'industrie. En somme, suite à nos résultats de recherche, le modèle théorique doit ainsi incorporer quatre niveaux d'attractivité touristiques et faire ressortir les liens plus prononcés (0,36 à 0,67) entre certaines dimensions du développement durable et les niveaux d'attraits (en spécifiant ceux dont la corrélation est en 0,30 et 0,35). Nous faisons donc évoluer le cadre conceptuel vers la figure 5.2 :

Figure 5.2 Cadre conceptuel renouvelé du lien entre le développement durable et l'attractivité touristique urbaine



5.3 Contribution à la recherche

Notre thèse s'intéressait au lien entre le développement durable et le tourisme urbain, en focalisant sur les actions concrètes entamées dans les villes de Québec et Bordeaux. Dans la continuité des travaux de Gunn, Lew et Leiper sur le concept d'attraction touristique (Gunn, 1997; Leiper, 1990; Lew, 1987), ceux de Tanguay et ses collègues (Tanguay et Rajaonson, 2013; Tanguay *et al.*, 2010; Tanguay *et al.*,

2011, 2013) et de l'équipe de Vlès (Clarimont et Vlès, 2010; Vlès, 2008, 2010, 2013; Vlès *et al.*, 2011) sur le développement urbain durable, notre travail constitue un nouvel apport théorique d'un point de vue pluridisciplinaire et méthodologique.

Cette recherche présente la dynamique entre le développement durable et l'attractivité touristique urbaine en se basant sur un modèle théorique reconnu dans la littérature scientifique. En testant celui-ci, nous avons révélé l'existence de quatre niveaux d'attractivité touristique de la ville selon les touristes. La reconnaissance des dimensions du développement durable par les visiteurs a aussi été démontrée. Dans les deux villes, la culture et l'environnement sont les dimensions les plus reconnues par les visiteurs. Le rapport entre attractivité touristique et développement durable a aussi été validé. Le contexte urbain est particulièrement relié aux quatre dimensions du développement durable, alors que noyau d'attractivité et l'enceinte touristique ont un lien plus prononcé avec la culture. Enfin, l'Internet et les médias sociaux sont utilisés pour en savoir davantage sur le développement durable de la ville avant de venir la visiter. Le fait de se renseigner sur cet aspect a d'ailleurs une incidence favorable sur la considération des différentes dimensions. L'ensemble des résultats nous a ainsi permis de bonifier notre cadre conceptuel en plus de valider nos deux échelles de mesures sur les variables d'attractivité et les indicateurs de développement durable.

L'utilisation du modèle théorique a permis son application à deux villes rendues à des stades différents de leur démarche. On perçoit le lien entre développement durable et tourisme dans les deux cas, mais l'effet est renforcé selon l'avancement des politiques et des travaux dans la ville. Ainsi, les liens entre les variables sont plus révélateurs à Bordeaux qu'à Québec, tant dans les corrélations que dans les comparaisons de

moyennes. On comprend donc que la force de l'engagement d'une ville envers le développement durable joue un rôle dans la reconnaissance de ces caractéristiques. À Bordeaux, cela se traduit par l'utilisation des transports collectifs et l'évolution vers une pratique touristique sur un territoire plus élargi que l'hypercentre. En contrepartie, les actions réalisées à Québec ont joué un rôle plus modeste sur le tourisme urbain. Cela dit, cette ville peut apprendre des démarches bordelaises afin de bénéficier du même genre de retombées sur le tourisme urbain.

À Québec comme à Bordeaux, la démarche de développement durable s'est intégrée dans l'espace public, affectant par le fait même les espaces de sociabilité et le tourisme urbain. L'adaptation de ces villes aux principes de développement durable est ainsi devenue une nouvelle condition favorisant leur rayonnement. En se basant sur nos travaux, nous pouvons avancer une nouvelle définition de l'attractivité touristique de la ville. Cette dernière représente ainsi l'ensemble des éléments contribuant à attirer les touristes urbains, se composant, du spectre plus large au plus restreint, de quatre niveaux d'attraits : le contexte, l'enceinte, les attraits complémentaires et le noyau. Cette attractivité touristique urbaine est intrinsèquement liée aux politiques de développement durable mises en œuvre dans les villes. Or, le virage d'une ville vers le développement durable peut contribuer à enrichir l'expérience touristique urbaine en plus de protéger la pérennité du secteur (Lespinnasse-Taraba et Leonhardt, 2011).

5.4 Limites

Comme tout travail de recherche, cette thèse contient différentes limites qu'il importe de souligner. La première contrainte que nous devons reconnaître est la différence de la répartition entre les modes de collecte des deux échantillons. Comme le questionnaire offrait le choix d'être auto-administré ou effectué en face-à-face, le contexte de collecte a joué un rôle sur la préférence des répondants. En effet, le Centre Infotouriste de Québec, qui est plus spacieux que celui de Bordeaux, offrait aux répondants de répondre individuellement au questionnaire dans des espaces privés. Ainsi, 45,4 % des répondants à Québec ont préféré remplir le questionnaire par eux-mêmes. En comparaison à Bordeaux, l'espace limité à l'intérieur et sur le pavé extérieur devant la porte du bureau a incité peu de répondants à remplir le questionnaire de façon autonome (4,0 %). Cette différence aurait pu engendrer maintes complications dans le traitement des résultats, surtout si une différence significative avait existé entre les réponses. Or, le test de comparaison effectué sur l'échantillon de Québec a permis de démontrer que les réponses ne sont pas significativement différentes en fonction du mode de collecte, à l'exception du facteur « attrait complémentaires ». Étant donné que sur Bordeaux, cela ne représentait que dix répondants, la comparaison n'a pas été nécessaire. Or, dans une éventuelle répétition de ce travail de recherche, il serait important d'utiliser un mode de collecte uniforme afin d'éviter tout biais dans la lecture des résultats.

Toujours d'un point de vue méthodologique concernant le questionnaire, une seconde limite est liée à l'utilisation de l'échelle de Likert, qui est généralement reconnue comme une échelle ordinale, donc non continue. Lors de la collecte, la manière dont les touristes ont répondu n'a pas permis une répartition normale des réponses. Cela a eu pour effet de devoir se tourner vers des tests non paramétriques pour les

comparaisons de moyennes (Kruskal-Wallis) et les corrélations (Spearman) entre facteurs (Allen et Seaman, 2007; Gibbons et Chakraborti, 2014). En effet, pour des comparaisons de moyennes basées sur le test-t et l'anova et des corrélations de Pearson, la normalité de la distribution est une condition essentielle. En contrepartie, comme mentionnée au chapitre 4, l'analyse factorielle peut être effectuée à partir d'échelles ordinales, d'intervalles ou de rapports (Stafford *et al.*, 2006). Néanmoins, comme les réponses aux facteurs ne suivent pas une distribution normale, il est difficile d'envisager la généralisation des résultats à l'ensemble des touristes urbains. Or, nos résultats témoignent de la perception des visiteurs de Québec et Bordeaux interrogés durant la période sélectionnée. Cela dit, répéter cette recherche avec une échelle plus élaborée permettrait de résoudre cette limite et d'arriver à inférer les résultats à l'ensemble des visiteurs. À noter que les données peuvent éventuellement être transformées pour obtenir une distribution normale des réponses, mais il faut savoir que cela peut ensuite rendre ardue l'interprétation des résultats.

Un troisième point concerne l'écart entre les résultats, dont une part peut être associée à la culture des répondants. En effet, on observe que les résultats enregistrés à Bordeaux sont moins favorables dans les évaluations alors que ceux de Québec sont plus forts. Pour pallier à ce biais, nos analyses ont plutôt portées sur le rang associé aux indicateurs, non pas directement sur les moyennes. Néanmoins, lorsqu'on compare les résultats des indicateurs en fonction de la provenance des répondants, on constate que les répondants français ont été généralement plus sévères dans leur évaluation, accordant moins d'importance à la majorité des variables testées. Comme les Français représentent 59 % de l'échantillon bordelais et 19 % de l'échantillon québécois, on peut présumer que la différence culturelle a exercé un rôle sur la manière de répondre.

Considérant le stade avancé du développement durable à Bordeaux par rapport à Québec, il n'y a aucune raison objective d'accorder moins d'importance au développement durable sur Bordeaux que sur Québec. Du coup, les écarts pourraient s'expliquer par des différences culturelles entre les visiteurs des deux villes. Parmi les hypothèses plausibles, les Européens et Français peuvent être plus familiers avec certaines stratégies de développement durable (ex : tramway) et prendre pour acquis les façons de faire. Ils peuvent aussi avoir un niveau d'exigences plus élevé envers ces politiques en raison de références à des villes européennes plus avancées en ce domaine. Cela aurait amené à sous-évaluer l'importance des caractéristiques de Bordeaux par rapport à celles de Québec. Le déroulement empirique de la collecte dans les deux villes a aussi permis de percevoir que les Français étaient plus tranchés dans leurs réponses que les Québécois, ayant tendance à accorder des notes plus faibles en général dans leurs évaluations. Or, il faut admettre que le point de vue des touristes n'est qu'une des perspectives pertinentes de l'étude, d'où l'intérêt d'aussi connaître la perception des acteurs urbains et touristiques.

Enfin, une dernière limite que nous souhaitons mentionner concerne la différence de scénarios des villes sélectionnées concernant la mise en œuvre du développement durable dans la ville. Nous avons opté pour des lieux qui n'étaient pas forcément reconnus pour leur démarche en ce sens afin de pouvoir saisir l'impact des actions entreprises dans la ville, indépendamment du discours véhiculé aux visiteurs. Cela dit, même si les villes de Québec et Bordeaux se ressemblent, il existe une différence majeure entre leurs politiques de développement durable respectives. Ainsi, Bordeaux a entrepris des démarches plus poussées que Québec, et l'ampleur de ces actions se reflète dans la force des corrélations et les comparaisons de moyennes effectuées entre les variables. Cela dit, avoir des terrains de recherche similaires et différents comportent certains avantages et inconvénients.

CONCLUSION

Comme exposé dans la thèse, le développement durable participe depuis plusieurs années à la redéfinition des politiques publiques au Québec et en France. La notion de ville durable est une déclinaison de ce mode de développement, visant l'intégration des dimensions économique, environnementale, sociale et culturelle au milieu urbain. La littérature à ce jour étant principalement axée sur le lien entre l'environnement et le tourisme dans d'autres contextes que la ville, notre thèse avait pour but d'établir un pont entre les dimensions du développement durable et l'attractivité touristique urbaine.

Dans ce contexte, nous avons cherché à comprendre les incidences du développement urbain durable sur l'attractivité touristique d'une ville. Notre première sous-question de recherche interrogait la reconnaissance accordée par les touristes aux éléments d'attrait et aux caractéristiques de développement durable de la ville. Dans un deuxième temps, dans le but d'articuler l'attractivité touristique et le développement durable, la seconde sous-question de recherche concernait le rôle exercé par les dimensions économique, environnementale, sociale et culturelle sur l'attractivité touristique urbaine. Enfin, une troisième sous-question portait sur le transfert d'information aux touristes concernant les caractéristiques de la ville avant leur séjour.

Située dans le champ des études urbaines, la thèse s'est référée aux domaines du tourisme urbain et du développement urbain durable. Pour établir le pont entre les composantes du développement durable et l'attractivité touristique urbaine, un

modèle théorique d'attractivité a été croisé à chacune de ses dimensions. La notion de marqueur d'information a servi à comprendre comment les visiteurs s'informent concernant les caractéristiques d'une ville. L'analyse comparative a été réalisée pour Québec et Bordeaux, villes touristiques engagées dans une démarche de développement durable. À l'aide d'une méthodologie mixte, qualitative et quantitative, nous avons interrogé les différents acteurs concernés (élus, services techniques, intervenants touristiques, associations et entreprises) et les touristes urbains.

Dans un premier temps, le volet qualitatif de la recherche nous a menés à analyser la perception des acteurs du profil durable de Québec et de Bordeaux et à établir certains liens entre les caractéristiques urbaines et le tourisme dans la ville. À Québec, l'établissement d'un lien entre développement durable et attractivité touristique apparaît mitigé, à l'exception de certains aménagements spécifiques et le caractère patrimonial de l'arrondissement historique du Vieux-Québec reconnu par l'Unesco en 1985. À Bordeaux, si le projet urbain a d'abord été mené pour les habitants, on affirme que la transformation de la ville et la reconnaissance Unesco en 2007 a stimulé une nouvelle réflexion sur le tourisme et une affluence croissante de visiteurs.

Dans un second temps, nous avons évalué la perception du visiteur via un sondage par questionnaire. Les résultats du volet quantitatif démontrent qu'il existe quatre niveaux d'attractivité touristique dans la ville : contexte, enceinte, attraits complémentaires et noyau. Une importance majeure est accordée à l'enceinte touristique, composée de variables reliées au cadre de vie urbain. Par ailleurs, si les visiteurs s'attardent aux dimensions économique, environnementale, sociale et

culturelle lors de la planification d'un séjour urbain, c'est la culture qui intéresse davantage les touristes, suivi de l'environnement. De plus, ces quatre dimensions sont particulièrement corrélées à la sphère d'attractivité la plus large, le contexte urbain. On retiendra aussi que la composante culturelle est spécialement liée à l'enceinte touristique et au noyau, deux niveaux d'attractivité essentiels aux yeux des visiteurs. Les résultats sur les dimensions économique et sociale sont toutefois moins révélateurs. Enfin, les touristes consultent majoritairement l'Internet et les médias sociaux pour s'informer sur les caractéristiques de la destination. Rechercher de l'information sur le développement durable de la ville lors de l'organisation du séjour a d'ailleurs une incidence sur la reconnaissance de ses quatre dimensions, mais aussi sur l'intérêt porté envers les niveaux d'attractivité touristique.

Les résultats démontrent que les actions menées dans une ville selon l'approche de développement durable jouent un rôle global dans l'attractivité touristique de la ville, contribuant majoritairement à la reconnaissance du contexte urbain. De plus, les dimensions culturelle et environnementale ont une incidence de premier plan dans l'attractivité touristique urbaine, notamment concernant l'enceinte touristique et le noyau. Même si le tourisme n'a pas complètement été intégré à l'origine de la démarche de développement durable de Québec et Bordeaux, cette approche a contribué à leur rayonnement touristique. Les liens sont présents dans les deux villes, bien qu'ils soient plus prononcés chez les visiteurs de Bordeaux. Cela peut s'expliquer par l'ampleur de sa métamorphose urbaine réalisée dans les 20 dernières années comparativement aux actions plus ponctuelles accomplies à Québec. Or, plus une ville est avancée dans sa démarche de durabilité, plus le rapprochement apparaît évident à faire entre développement durable et tourisme pour le visiteur et pour les acteurs urbains et touristiques. On peut donc présumer que les touristes s'approprient

les installations reliées au développement durable, modulant ainsi leur pratique touristique de la ville.

Ce travail de recherche nous a conduit à bonifier le modèle théorique présentant la dynamique entre le développement durable et l'attractivité touristique urbaine. En testant le modèle initial à trois niveaux auprès des touristes, nous avons confirmé l'existence de quatre sphères d'attractivité touristique urbaine. La reconnaissance des quatre dimensions du développement durable a aussi été validée. Ces deux échelles de mesures deviennent ainsi une ressource pertinente pour les recherches futures. De plus, les résultats démontrent que véhiculer certaines caractéristiques urbaines peut affecter l'appréciation des niveaux d'attraits et la considération des efforts de développement durable entrepris par la ville. Le cadre conceptuel ainsi amélioré représente un nouveau point de départ pour comprendre l'attractivité touristique urbaine et le lien avec le développement durable. Comme chaque dimension a le potentiel d'affecter l'attractivité touristique urbaine, la ville durable se présente comme une base pour concevoir et stimuler le tourisme urbain.

D'un point de vue pratique, cette thèse a permis de révéler de nouvelles connaissances sur les éléments attirant les visiteurs dans une ville, information qui peut être utile pour les planificateurs touristiques et urbains. Les résultats font prendre conscience que certains touristes sont sensibles au développement durable, notamment aux aspects culturels et environnementaux. Cela est encore plus évident lorsqu'on évoque la requalification de l'espace public urbain, qui joue un rôle essentiel dans l'attractivité. À l'instar des citoyens, les visiteurs s'approprient les nouveaux espaces de sociabilité et y développent une manière originale d'habiter temporairement la ville. Ce renouvellement urbain participe non seulement à

l'amélioration de la qualité de vie des habitants, mais contribue largement à revitaliser l'offre touristique elle-même. Ces conclusions peuvent éventuellement amener les acteurs urbains et touristiques à intégrer le tourisme dans les stratégies de développement durable pour accroître le rayonnement de la ville, mais aussi veiller à la pérennité de l'industrie.

En effet, l'intégration des considérations touristiques en amont de la création de politiques urbaines pourrait apporter de nombreux avantages à la ville, non pas seulement au niveau de l'affluence touristique mais aussi en termes de pratique urbaine. Le vécu des visiteurs est à la fois composé du paysage urbain et du fonctionnement de la ville, car ils expérimentent les aménagements, la culture et les services. Par exemple, en termes de transports, cela peut vouloir dire offrir un service efficace et convivial, desservant les points phares de la ville et les différents quartiers. Pour une destination urbaine, cela peut aussi signifier mettre à l'avant ses atouts culturels et environnementaux, en les croisant avec l'enceinte touristique.

Nos travaux permettent alors d'avancer que le développement durable contribue en partie à l'attractivité de la ville. En comparant les villes de Québec et Bordeaux, nous comprenons mieux l'existence d'effets de leviers d'actions et de politiques urbaines sur l'achalandage touristique et la pratique du tourisme urbain durable. L'aspect touristique pourrait notamment s'intégrer aux outils de planification urbaine, comme les PLU par exemple. Sachant que le visiteur participera à la composition de la ville et occupera l'espace public de façon similaire aux citoyens, il importe de considérer cet achalandage dans les choix urbanistiques. Par exemple, il existe certains cas bien connus d'intégration de l'élément touristique dans la planification urbaine : pensons notamment au quartier des spectacles à Montréal (Augustin et Blosse, 2008; McKim,

2012; Viel *et al.*, 2012). Par ailleurs, s'il est devenu coutume de consulter les citoyens dans les projets urbains, donner une voix aux visiteurs à travers diverses enquêtes de terrain serait une source d'information fertile pour les décideurs. Ces différents éléments pourront servir de support aux décisions quant à la promotion des villes concernant les efforts de développement durable et permettront aux élus de mesurer les impacts de leurs actions sur l'industrie touristique.

Par ailleurs, cette thèse contient quelques lacunes qu'il importe de rappeler. Parmi les limites évoquées, on compte le mode de collecte quantitatif, la distribution anormale des réponses sur les indicateurs, les disparités culturelles entre les terrains de recherche et la différence des scénarios de mise en œuvre de développement durable entre les villes de Québec et Bordeaux. D'abord, une différence existe dans la répartition des modes de collecte des deux échantillons, puisque le questionnaire offrait le choix d'être auto-administré ou effectué en face-à-face. À l'avenir, il serait important d'uniformiser la méthode pour éviter d'éventuels biais dans les réponses. En deuxième lieu, la manière dont les touristes ont répondu aux questions mesurées à l'aide d'échelles de Likert a mené à une répartition anormale des réponses. En conséquences, nous avons utilisé des tests non paramétriques pour comparer les moyennes et corrélérer les facteurs. Cela ne permet pas non plus la généralisation des résultats de l'analyse factorielle à l'ensemble des touristes urbains. Répéter cette recherche avec une échelle plus élaborée permettrait de résoudre cette limite et nous rapprocherait de l'inférence statistique. Dans un troisième temps, certains écarts entre les données peuvent être associés à la culture des répondants. En effet, les résultats sont généralement plus faibles à Bordeaux qu'à Québec. Pour pallier à ce biais, nos analyses ont plutôt portées sur le rang associé aux indicateurs, non pas directement sur les moyennes. La quatrième limite que nous souhaitons mentionner concerne la différence de scénarios des villes sélectionnées relativement à la mise en œuvre du

développement urbain durable. Or, le choix de terrains de recherche à la fois similaires et différents comportent des avantages et des inconvénients.

Suite à la réalisation de cette thèse, cinq principales perspectives de recherche émergent. Premièrement, nous avons constaté dans notre travail que les touristes tissaient un lien particulièrement marqué entre l'attractivité de la ville et les actions de restructuration des espaces publics. En effet, ils accordent davantage d'importance à l'enceinte touristique qu'aux attraits principaux de la ville. Or, les touristes ne s'approprient pas tant le développement durable d'un point de vue conceptuel, mais bien davantage par sa concrétisation dans l'espace public. Un filtre existe alors dans leur manière d'appréhender les questions posées, n'arrivant à qualifier plus clairement que les aspects tangibles du développement durable. Cela dit, répéter ce travail en utilisant des références concrètes plutôt que des indicateurs pourrait amener les touristes à exprimer davantage leur intérêt envers les stratégies urbaines de développement durable.

Dans un second temps, on pourrait penser à explorer la trajectoire des touristes dans la ville durable et mieux comprendre leur appropriation des installations liées au développement durable. Une troisième avenue de recherche pourrait consister à comparer le comportement des touristes dans la ville à celui des citoyens et des touristes locaux, dans un contexte de développement durable. Nous pourrions ainsi questionner les motifs d'action des visiteurs et des habitants et percevoir les similitudes et différences. Quatrièmement, il serait intéressant d'approfondir les leçons que les touristes peuvent tirer des différentes stratégies de développement durables pratiquées dans les milieux visités. Comme à son essence première, le tourisme est un partage avant tout culturel, il serait utile de percevoir la part éducative

que peut revêtir les actions de développement durable, notamment celles concrètement identifiables par les touristes dans la ville.

D'un point de vue davantage quantitatif, une cinquième perspective de recherche repose sur la pertinence de croiser les données de performance touristique et les indicateurs de développement durable. L'utilisation d'un panel de données secondaires sur plusieurs villes et s'étalant sur de nombreuses années permettrait de consolider ce lien entre l'attraction touristique et le développement durable (ex : attraction = f (DD)). De cette manière, nous pourrions clairement appréhender l'impact du développement durable sur le tourisme urbain et se prémunir d'arguments économiques pour encourager les villes à tendre vers une démarche plus poussée et bénéfique pour l'ensemble des utilisateurs. Comme on peut le constater, le lien entre tourisme urbain et développement durable offre maintes opportunités aux chercheurs.

Grâce à cette thèse nous saisissons mieux comment il est possible de faire du développement durable un atout pour le tourisme urbain en offrant aux visiteurs de nouvelles perspectives pour vivre l'urbanité. Avec des conditions et des installations en place permettant une pratique urbaine durable, la ville s'avère être un lieu propice à ce genre de tourisme. Éventuellement, en accentuant les efforts et en mettant de l'avant certaines caractéristiques de la ville durable, les acteurs urbains et touristiques peuvent espérer engendrer une nouvelle affluence touristique, attirer des visiteurs plus consciencieux de leur environnement et de la société, amener les gens à visiter la ville autrement ainsi qu'à prolonger leur séjour. Mieux articuler développement durable et tourisme se présente ainsi comme une solution pour pérenniser l'industrie en milieu urbain. Pour ce faire, l'intégration en amont de la dimension touristique dans les

politiques urbaines de développement durable pourrait avoir un effet bénéfique, tant pour le résident que pour le touriste.

En résumé, l'expérience des villes de Québec et Bordeaux témoigne du fait que la réalisation de projets en liens avec le développement durable favorise une attractivité touristique nouvelle pour la ville, sans pour autant compromettre l'équilibre entre sa population et l'affluence de visiteurs. En effet, les programmes enclenchés n'ont pas pour finalité de créer des isolats touristiques ou une massification de visiteurs spécifiques à certains lieux, mais plutôt d'intégrer le tourisme à la ville au sens plus large et de respecter les limites de son environnement et ses ressources. La démarche permet ainsi d'améliorer la qualité de vie des habitants tout en permettant le partage des espaces avec les visiteurs. Au-delà de ces aspects, on observe aussi que le développement durable renforce la visibilité des politiques menées au local, et ultimement, valorise les acteurs chargés d'engager ces projets. Sans être une panacée, la démarche de développement urbain durable joue donc un rôle important dans l'attractivité touristique urbaine.

APPENDICE A

GUIDES D'ENTREVUES

A.1 Guide d'entrevue Québec

Guide d'entrevue préliminaire
L'attractivité touristique de la ville durable

Entrevue # ____ (Date : ____ - ____ - ____) Nom : Titre : Organisme :
--

MARYSE BOIVIN

Doctorat en études urbaines, Université du Québec à Montréal /Co-directeur : Georges Tanguay

Doctorat en aménagement, Université de Pau et des pays de l'Adour / Co-directeur : Vincent Vlès

Profil durable des villes et changements urbains

J'aimerais d'abord discuter avec vous de la démarche de développement durable entreprise à Québec et en connaître les fondements. Pourriez-vous nous partager certains documents pouvant expliciter cette démarche?

1. Pouvez-vous me raconter, dans vos mots, comment le développement durable a émergé dans les politiques urbaines à Québec? Depuis quand? Pour quelles raisons?
2. De quelle manière l'approche développement durable s'est-elle développée pour la ville? Quelle documentation en témoigne? Quelles en sont les manifestations concrètes?
3. Quels sont les principaux acteurs impliqués dans la démarche de développement durable et quelle dynamique existe entre ces acteurs? Est-ce que des acteurs du tourisme ont été impliqués dans ce processus? Quel rôle avez-vous joué?
4. Initialement, y avait-il une finalité touristique à l'approche de développement durable à Québec?
5. Pouvez-vous me décrire votre rôle au sein du secteur touristique/DD, en tant que _____ à Québec? Que pensez-vous du tourisme durable? (*Supportable à long terme sur le plan écologique, viable sur le plan économique et équitable sur le plan éthique et social pour les populations locales*)

Incidence du développement durable sur l'offre touristique et marqueurs

Maintenant, j'aimerais échanger avec vous concernant l'incidence de la démarche de développement durable sur le tourisme.

6. Quels liens peut-on faire aujourd'hui entre développement durable et tourisme dans la ville? Est-ce que la démarche a changé l'offre et l'industrie touristique à Québec? Est-ce que les touristes pratiquent la ville différemment?
7. Décrivez certaines politiques de développement durable mises en œuvre à Québec, d'un point de vue économique, environnemental, social et culturel. Quelles en sont les manifestations concrètes et en quoi ces actions ont-elles affecté le tourisme à Québec? Quelles actions sont les plus déterminantes pour le touriste à votre avis?
8. Avez-vous remarqué des changements positifs ou négatifs, ces dernières années, sur la clientèle touristique, en termes de fréquentation, de nombre d'événements, de nuitées, etc? Des impacts sur la région alentour?
9. Est-ce que les entreprises touristiques s'intéressent au tourisme durable et au souci environnemental?
10. Avant de venir à Québec, est-ce que le touriste ou le congressiste détient les moyens de découvrir le profil durable de la ville? (*site internet, outils de promotionnels*)
11. Croyez-vous que le développement durable à Québec permet d'attirer davantage de touristes dans la ville? Pensez-vous que cela peut représenter un critère de choix pour certains visiteurs? Pour revenir? Pour parler favorablement de Québec?
12. Quelles sont les priorités stratégiques touristiques à Québec dans les années à venir? En termes d'offre, d'infrastructures, de communications, d'organisation territoriale? Relation avec la province?

Je vous remercie de votre participation à cette étude.

A.2 Guide d'entrevue Bordeaux

Guide d'entrevue préliminaire L'attractivité touristique de la ville durable

Entrevue xx (_ - _ -)
Nom
Poste
Établissement/institution

MARYSE BOIVIN

Doctorat en aménagement, Université de Pau et des pays de l'Adour / Co-directeur : Vincent Vlès

Doctorat en études urbaines, Université du Québec à Montréal /Co-directeur : Georges Tanguay

Profil durable des villes et changements urbains

J'aimerais d'abord discuter avec vous de la démarche de développement durable entreprise dans à Bordeaux et en connaître les fondements. Pourriez-vous nous partager certains documents pouvant expliciter cette démarche?

1. Pouvez-vous me raconter, dans vos mots, comment le développement durable a émergé dans les politiques urbaines à Bordeaux? Depuis quand? Pour quelles raisons?
2. Comment l'approche développement durable s'est-elle développée pour la ville? Quels en sont les manifestations concrètes?
3. Quels sont les principaux acteurs impliqués dans la démarche de développement durable et quelle dynamique existe entre ces acteurs? Est-ce que des acteurs du tourisme ont été impliqués dans ce processus? Quel rôle avez-vous joué?
4. Initialement, y avait-il une finalité touristique à l'approche de développement durable à Bordeaux? Est-ce que la reconnaissance UNESCO faisait partie des objectifs?
5. Pouvez-vous me décrire votre rôle au sein de l'industrie touristique, en tant que _____? Que pensez-vous du tourisme durable? (*Supportable à long terme sur le plan écologique, viable sur le plan économique et équitable sur le plan éthique et social pour les populations locales*)

Incidence du développement durable sur l'offre touristique et marqueurs

Maintenant, j'aimerais échanger avec vous concernant l'incidence de la démarche de développement durable sur le tourisme.

6. Quels liens peut-on faire aujourd'hui entre développement durable et tourisme dans la ville? Est-ce que la démarche a changé l'offre et l'industrie touristique bordelaise? Est-ce que les touristes pratiquent la ville différemment?
7. Décrivez certaines politiques de développement durable mises en œuvre à Bordeaux, d'un point de vue économique, environnemental, social et culturel. Quelles en sont les manifestations concrètes et en quoi ces actions ont-elles affecté le tourisme à Bordeaux? Quelles actions sont les plus déterminantes pour le touriste à votre avis?
8. Avez-vous remarqué des changements positifs ou négatifs, ces dernières années, sur la clientèle touristique, en termes de fréquentation, de nombre d'événements, de nuitées, etc? Des impacts sur le département?
9. Est-ce que les entreprises touristiques s'intéressent au tourisme durable et au souci environnemental?
10. Avant de venir à Bordeaux, est-ce que le touriste ou le congressiste détient les moyens de découvrir le profil durable de la ville? (*site internet, outils de promotionnels*)
11. Croyez-vous que le développement durable à Bordeaux permet d'attirer davantage de touristes dans la ville? Pensez-vous que cela peut représenter un critère de choix pour certains visiteurs? Pour revenir? Pour parler favorablement de Bordeaux?
12. Quelles sont les priorités stratégiques touristiques à Bordeaux dans les années à venir? En termes d'offre, d'infrastructures, de communications, d'organisation territoriale? Relation avec le département et la région?

Je vous remercie de votre participation à cette étude.

APPENDICE B

ANALYSE DE CONTENU

Tableau B.1 Codification de la description du profil durable des villes et des changements urbains effectués (fréquence décroissante par ville)

Questions	Québec		Bordeaux	
	Éléments	N	Éléments	N
1. Comment le développement durable a émergé dans politiques urbaines à Québec/Bordeaux?	Impulsion politique et nouvelle ville	21	Impulsion politique	25
	Préoccupations actuelles	20	Transformations	20
	Revitalisation et aménagement	9	Autres	16
	Province de Québec	9	Déclin	10
2. Comment l'approche développement durable s'est-elle développée pour la ville? Quels en sont les manifestations concrètes?	Environnement (mobilité, aménagements, déchets, bassins versants)	20	Politiques urbaines (A21, plans et chartes)	29
	Politiques urbaines (impulsion politique, nouvelle ville et PDAD)	19	Environnement (mobilité, aménagements, énergies et quartiers)	24
	Collectivités et État (Province)	13	Collectivités et État	22
	Social (Conseils de quartiers)	2	Social	6
	Culture	2	Culture	6
3. Quels sont les principaux acteurs impliqués dans la démarche de développement durable et quelle dynamique existe entre ces acteurs?	Collectivités	18	Collectivités	21
	Associations	18	Acteurs touristiques	15
	État	13	État	7
	Population	12	Entreprises	7
	Entreprises	8	Associations	4
	Acteurs touristiques	7	Population	3
4. Initialement, y avait-il une finalité touristique à l'approche de développement durable?	Revitalisation et aménagement	8	Revitalisation et aménagement	12
	Aucun lien	4	UNESCO	10
	Mobilité	4	Aucun lien	8
	Maillage	2	Maillage	8
5. Pouvez-vous me décrire votre rôle au sein de l'industrie touristique, en tant que ...?	Collectivités	14	Collectivités	9
	Organismes et associations	8	Acteurs touristiques	9
	Acteurs touristiques	7	Associations	3

Tableau B.2 Codification de l'incidence des actions du développement durable sur l'offre touristique (fréquence décroissante par ville)

Questions	Québec		Bordeaux	
	Éléments	N	Éléments	N
6. Quels liens peut-on faire aujourd'hui entre développement durable et tourisme dans la ville? Est-ce que la démarche a changé l'offre et l'industrie touristique québécoise? Est-ce que les touristes pratiquent la ville différemment?	Aménagement et espace	13	Comportement du touriste et mobilité	17
	Avantage économique, incontournable	12	Résultante des transformations	9
	Pas encore	4	Aménagement et espace	6
	Comportement du touriste et mobilité	3	Pas encore	5
	Impact tourisme	3	Ville apaisée	4
7. Parlez-moi de certaines politiques de développement durable mises en œuvre à Québec/Bordeaux, d'un point de vue économique, environnemental, social et culturel. Quelles en sont les manifestations concrètes et en quoi ces actions ont-elles affecté le tourisme à Québec/Bordeaux?				
a) Économique	Activité économique	23	Activité économique	26
	Développement d'infrastructures	9	Développement d'infrastructures	18
	Situation de l'emploi	7	Commerce de produit locaux	4
	Commerce de produit locaux	7	Niveau des prix	4
	Niveau des prix	0	Situation de l'emploi	3
b) Environnemental	Espaces verts et biodiversité	30	Espaces verts et biodiversité	28
	Transport en commun et réseau cyclable	29	Transport en commun et réseau cyclable	24
	Niveau de pollution	9	Types d'énergie utilisés	5
	Recyclage et gestion des déchets	8	Niveau de pollution	1
	Types d'énergie utilisés	5	Recyclage et gestion des déchets	1
c) Social	Politiques de solidarité	25	Diversité sociale et ethnique	17
	Requalification quartier	19	Politiques de solidarité	16
	Diversité sociale et	9	Accessibilité pour tous	10

	ethnique			
	Participation citoyenne	9	Sécurité et taux de criminalité	9
	Accessibilité pour tous	6	Accès aux soins de santé	2
	Sécurité et taux de criminalité	2	Appropriation	10
	Accès aux soins de santé	1		
d) Culturel	Authenticité des lieux et modes de vie	26	Animation de l'espace public	31
	Animation de l'espace public	16	Musique, gastronomie, artisanat, cinéma	27
	Patrimoine bâti et naturel	12	Patrimoine bâti et naturel	16
	Œuvres d'art publiques et mobilier urbain	12	Œuvres d'art publiques et mobilier urbain	8
	Musique, gastronomie, artisanat, cinéma	8	Authenticité des lieux et modes de vie	6
8. Avez-vous remarqué des changements positifs ou négatifs, ces dernières années, sur la clientèle touristique?	Fréquentation	10	Fréquentation	19
	Clientèle	9	Attraits	13
	Attraits	6	Clientèle	9
9. Est-ce que les entreprises touristiques s'intéressent au tourisme durable et au souci environnemental?	Intervenants touristiques (hôtels et événements)	15	Intervenants touristiques (hôtels et événements)	14
	Ville et autres retombées	5	Ville et autres retombées	8

Tableau B.3 Codification de l'information concernant le développement durable
(fréquence décroissante par ville)

Questions	Québec		Bordeaux	
	Éléments	N	Éléments	N
10. Avant de venir à Québec/Bordeaux, est-ce que le touriste ou le congressiste détient les moyens de découvrir le profil durable de la ville? (site internet, outils de promotionnels)	Trop tôt	3	Promotion et image	24
	Résultante du DD, mais pas critère	2	Résultante du DD, mais pas critère	13
	Clientèle	2	Trop tôt	4
	Promotion et image	2	Clientèle	3
11. Croyez-vous que le développement durable à Québec/Bordeaux permet d'attirer davantage de touristes dans la ville?	Clientèle	6	Attractivité	15
	Attractivité (potentiellement)	6	Clientèle	11
	Insuffisant	5	Insuffisant	4
12. Quelles sont les priorités stratégiques touristiques à Québec/Bordeaux dans les années à venir?	Offre	9	Offre	11
	Développement durable	9	Communication marketing	9
	Élargir le périmètre de visite	7	Conciliation des acteurs	9
	Économie du tourisme	7	Développement durable	8
	Accès à la ville	2	Élargir le périmètre de visite	7
	Communication marketing	2	Accès à la ville	3

APPENDICE C

QUESTIONNAIRES

C.1 Questionnaire Québec – Version française

V1
☐ Québec
☐ Français

Questionnaire sur l'attractivité touristique de la ville

Dans le cadre d'un doctorat en études urbaines, cette recherche porte sur le tourisme à Québec. Nous aimerions connaître ce qui vous a incité à choisir cette ville comme destination. Ce sondage prendra 5 à 10 minutes de votre temps. Vous pouvez mettre fin à votre participation à tout moment. Vos réponses sont confidentielles et seules les statistiques d'ensemble seront traitées.

Caractéristiques du voyage actuel

1. S'agit-il de votre première visite à Québec?
☐ Oui ☐ Non

2. Depuis quand êtes-vous arrivé dans cette ville?
☐ Aujourd'hui ☐ Hier ☐ Il y a quelques jours ou plus

3. Quel énoncé répond le mieux à votre situation actuelle de voyage?
☐ La ville de Québec est ma destination principale, avec possiblement des escapades à proximité
☐ Mon séjour dans cette ville s'insère dans un voyage multi-destinations

4. Par quel mode de transport êtes-vous arrivé à Québec?
☐ Voiture / moto ☐ Avion ☐ Baieau
☐ Train ☐ Autobus ☐ Autre, précisez : _____

5. Quels modes de transport comptez-vous utiliser pour vos déplacements dans la ville? (plusieurs réponses possibles)
☐ Voiture / moto ☐ Vélo ☐ Tour de ville/autobus noisé
☐ Taxi ☐ Marche ☐ Autre, précisez : _____
☐ Transport en commun ☐ Navette fluviale

6. Veuillez sélectionner le principal motif de votre voyage?
☐ Visite de parents ou d'amis ☐ Tourisme d'agrément ☐ Affaires et congrès ☐ Autre, précisez : _____

7. Comment voyagez-vous pour ce séjour?
☐ En famille ☐ En couple ☐ En groupe organisé
☐ Entre amis ☐ Seul(e) ☐ Autre, précisez : _____

8. Dans quel type d'établissement séjournez-vous principalement?
☐ Hôtel / motel ☐ Appartement loué / échange ☐ Baieau de croisière
☐ Gîte / maison d'hôte ☐ Camping ☐ Autre, précisez : _____
☐ Auberge de jeunesse ☐ Chez des parents ou amis

9. En tant que voyageur urbain, quel énoncé correspond le plus à votre style? Veuillez sélectionner une seule réponse SVP.
☐ J'aime les musées et les lieux remplis d'histoire.
☐ Je veux voir le plus de choses possibles dans une journée.
☐ J'aime profiter de l'atmosphère urbaine, déambuler et expérimenter le quotidien des gens.
☐ Je valorise le confort avant tout et un programme de visite bien planifié.
☐ Je suis là pour affaire ou pour assister à un événement et je visiterai la ville si le temps me le permet.

Attractivité touristique

10. En quelques mots, qu'est-ce qui vous a attiré le plus à Québec?

11. Lors de votre préparation pour ce voyage, sur une échelle de 1 à 5, où 1 est le niveau le « plus faible » et 5 le « plus élevé », quelle importance avez-vous accordé aux attraits touristiques suivants pour choisir de visiter Québec?

Monuments et sites historiques	1 2 3 4 5	Architecture urbaine	1 2 3 4 5	Hébergement et restauration	1 2 3 4 5
Musées et galeries d'art	1 2 3 4 5	Espaces publics, parcs, jardins	1 2 3 4 5	Information touristique	1 2 3 4 5
Théâtres, concerts et vie nocturne	1 2 3 4 5	Lieux favorables aux piétons	1 2 3 4 5	Boutiques, commerces de services	1 2 3 4 5
Festivals et événements	1 2 3 4 5	Atmosphère urbaine	1 2 3 4 5	Accès et signalétique	1 2 3 4 5
Foires, congrès et expositions	1 2 3 4 5	Contact avec les résidents	1 2 3 4 5	Services publics (ex. : propreté)	1 2 3 4 5
Excursions à proximité (ex. : vignobles, balades fluviales)	1 2 3 4 5				

12. En choisissant cette ville pour votre voyage, laquelle des dimensions suivantes vous a semblé la plus importante à considérer?
☐ Économie ☐ Environnement ☐ Social ☐ Culture

13. Lors du choix et de la planification de votre séjour à Québec, sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « pas du tout » et 5 « totalement », à quel point vous êtes-vous attendu aux caractéristiques urbaines suivantes?

Économie

a) Situation de l'emploi (ex. : chômage) 1 2 3 4 5
b) Commerce de produit locaux 1 2 3 4 5
c) Activité économique 1 2 3 4 5
d) Niveau des prix (coût de la vie) 1 2 3 4 5
e) Développement d'infrastructures 1 2 3 4 5

Environnement

a) Types d'énergie utilisés 1 2 3 4 5
b) Transport en commun et réseau cyclable 1 2 3 4 5
c) Niveau de pollution (ex. : air, bruit, eau) 1 2 3 4 5
d) Espaces verts et biodiversité 1 2 3 4 5
e) Recyclage et gestion des déchets 1 2 3 4 5

Social

a) Accessibilité pour tous (ex. : handicap) 1 2 3 4 5
b) Politiques de solidarité (ex. : pauvreté) 1 2 3 4 5
c) Diversité sociale et ethnique 1 2 3 4 5
d) Accès aux soins de santé 1 2 3 4 5
e) Sécurité et taux de criminalité 1 2 3 4 5

Culture

a) Patrimoine bâti et naturel 1 2 3 4 5
b) Animation de l'espace public 1 2 3 4 5
c) Musique, gastronomie, artisanat, cinéma 1 2 3 4 5
d) Œuvres d'art publiques et mobilier urbain 1 2 3 4 5
e) Authenticité des lieux et modes de vie 1 2 3 4 5

14. Avant de venir à Québec, comment avez-vous obtenu l'information concernant ces caractéristiques de la ville? (plusieurs réponses possibles)
☐ Télévision ☐ Médias sociaux ☐ Bouche-à-oreille
☐ Revues/magazines ☐ Publicité ☐ Expérience passée
☐ Journaux ☐ Agence de voyage ☐ Autre, précisez : _____
☐ Internet ☐ Guides de voyage (papier)

15. Plus spécifiquement, vous êtes-vous renseigné sur le développement durable avant de venir la visiter?
☐ Oui ☐ Non

Profil sociodémographique

16. Vous êtes :
☐ Une femme ☐ Un homme ☐ Préfère ne pas répondre

17. Groupe d'âge?
☐ Moins de 18 ans ☐ 35 à 44 ans ☐ 65 à 74 ans ☐ Préfère ne pas répondre
☐ 18 à 24 ans ☐ 45 à 54 ans ☐ 75 ans et plus
☐ 25 à 34 ans ☐ 55 à 64 ans

18. Niveau d'éducation complété le plus élevé?
☐ DEP, secondaire ou / Sans diplôme, CAP, BEP ☐ Collégial (CEGEP) / BAC ☐ Universitaire / Licence ou + ☐ Préfère ne pas répondre

19. Revenu annuel de votre foyer, avant impôt?
☐ Moins de 25 000 \$ / Inférieur à 17 000 € ☐ De 75 000 à 99 999 \$ / 50 000 € à 67 000 €
☐ De 25 000 \$ à 49 999 \$ / 17 000 € à 34 000 € ☐ De 100 000 ou plus / Supérieur à 67 000 €
☐ De 50 000 à 74 999 \$ / 34 000 € à 50 000 € ☐ Préfère ne pas répondre

20. Nombre de personnes composant votre foyer svp : _____

21. SVP, veuillez indiquer votre pays : _____ et ville d'origine : _____

Nous vous remercions de votre participation!

C.2 Questionnaire Québec – Version anglaise

VI
o Québec
o English

Survey on the city's attractiveness to tourists

As part of a PhD in urban studies, this research focuses on tourism in Québec. We would like to know what prompted you to choose this city as a destination. This survey will take 5-10 minutes of your time. You may terminate your participation at any time. Your answers are confidential and only the overall statistics will be processed.

Characteristics on the current trip

- Is this your first visit to Québec?
☐ Yes ☐ No
- When did you arrive in this city?
☐ Today ☐ Yesterday ☐ A few days ago or more
- Which statement best fits your current travel situation?
☐ Québec City is my main destination, with possible excursions close by
☐ My stay in this city is part of a multi-destination trip
- By what mode of transportation did you travel to Québec?
☐ Car / Motorbike ☐ Plane ☐ Boat
☐ Train ☐ Bus ☐ Other, please specify : _____
- What modes of transportation do you plan on using to get around in the city? (many answers possible)
☐ Car / Motorbike ☐ Bike ☐ City tour / charter bus
☐ Taxi ☐ Walk ☐ Other, please specify : _____
☐ Public transport ☐ Water taxi
- Please select the main reason for your trip?
☐ Visiting relatives or friends ☐ Leisure tourism ☐ Business and convention ☐ Other, please specify : _____
- Who will you be travelling with during your holiday?
☐ With family ☐ As a couple ☐ With an organized group
☐ Between friends ☐ Alone ☐ Other, please specify : _____
- In what type of property will you mainly be staying in?
☐ Hotel / motel ☐ Rent apartment / exchange ☐ On a cruise boat
☐ Guesthouse ☐ Camping ☐ Other, please specify : _____
☐ Youth hostel ☐ With relatives or friends
- As an urban traveler, which statement best fits your style? Please select only one answer.
☐ I love museums and places full of history.
☐ I want to see as many things possible in a day.
☐ I like to take in the urban atmosphere, walk around and experience the daily life of people.
☐ I value comfort above all and well-planned programs of visits.
☐ I am here for business or to attend an event and I will visit the city if time permits.

Tourist attraction

- In a few words, what attracted you the most to Québec?

- In preparation for this trip, on a scale of 1 to 5, where 1 is "the lowest" and 5 is "the highest", with level of importance did you give to the following attractions before choosing to visit Québec?

Landmarks and Historic Sites	1 2 3 4 5	Urban architecture	1 2 3 4 5	Accommodation and food	1 2 3 4 5
Museums and art galleries	1 2 3 4 5	Public spaces, parks, gardens	1 2 3 4 5	Tourist information	1 2 3 4 5
Theaters, concerts and nightlife	1 2 3 4 5	Favorable places for pedestrians	1 2 3 4 5	Shops, commercial services	1 2 3 4 5
Festivals and Events	1 2 3 4 5	Urban atmosphere	1 2 3 4 5	Access and signage	1 2 3 4 5
Fairs, exhibitions and congresses	1 2 3 4 5	Contact with residents	1 2 3 4 5	Public services (eg cleanliness)	1 2 3 4 5
Excursions nearby (eg vineyards, cruises)	1 2 3 4 5				

- When choosing this city for your trip, which of the following dimensions appeared to be the most important to consider for you?
☐ Economy ☐ Environment ☐ Social ☐ Culture
- When choosing and planning your stay in Québec, on a scale of 1 to 5, where 1 is "not at all" and 5 is "a great deal", how long did you linger on the following urban characteristics?

Economy		Social	
a) The employment situation (eg unemployment)	1 2 3 4 5	a) Accessibility for all (eg disability)	1 2 3 4 5
b) Local product commerce	1 2 3 4 5	b) Policies solidarity (eg poverty)	1 2 3 4 5
c) Economic Activity	1 2 3 4 5	c) Social and ethnic diversity	1 2 3 4 5
d) Price level (cost of living)	1 2 3 4 5	d) Access to health care	1 2 3 4 5
e) Development of infrastructure	1 2 3 4 5	e) Security and Crime Rate	1 2 3 4 5

Environment		Culture	
a) Types of energy used	1 2 3 4 5	a) Built and natural heritage	1 2 3 4 5
b) Public transport and cycling network	1 2 3 4 5	b) Animation of public space	1 2 3 4 5
c) Level of pollution (eg air, noise, water)	1 2 3 4 5	c) Music, food, handicrafts, movies	1 2 3 4 5
d) Green spaces and biodiversity	1 2 3 4 5	d) Public art work and street furniture	1 2 3 4 5
e) Recycling and waste management	1 2 3 4 5	e) Places and lifestyles authenticity	1 2 3 4 5

- Before coming to Québec, how did you get information about the city features? (many answers possible)
☐ Television ☐ Social medias ☐ Word-of-mouth
☐ Magazines ☐ Publicity ☐ Past experience
☐ Newspaper ☐ Travel agency ☐ Other, please specify : _____
☐ Internet ☐ Travel guidebook (paper)
- More specifically, did you inform yourself about the evolution of Québec City in terms of sustainable development before coming to visit?
☐ Yes ☐ No

Sociodemographic profile

- You are :
☐ A woman ☐ A man ☐ Prefer not to answer
- Age group?
☐ Less than 18 ☐ 35 - 44 ☐ 65 - 74
☐ 18 - 24 ☐ 45 - 54 ☐ 75 and up
☐ 25 - 34 ☐ 55 - 64 ☐ Prefer not to answer
- Highest level of education completed?
☐ DEP, high school or less / No diploma, CAP, BEP ☐ College (CEGEP) / French BAC ☐ University / Licence or more ☐ Prefer not to answer
- Annual income of your household before tax?
☐ Less than 25 000 \$ / 17 000 € ☐ 75 000 - 99 999 \$ / 50 000 € - 67 000 €
☐ 25 000 \$ - 49 999 \$ / 17 000 € - 34 000 € ☐ 100 000 ou plus / More than 67 000 €
☐ 50 000 - 74 999 \$ / 34 000 € - 50 000 € ☐ Prefer not to answer
- Number of people in your household please : _____
- Please indicate your country : _____ and city of origin : _____

Thanks for your participation!

Caractéristiques du voyage actuel

- ### Attractivité touristique

10. En quelques mots, qu'est-ce qui vous a attiré le plus à Bordeaux?

11. Lors de votre préparation pour ce voyage, sur une échelle de 1 à 5, où 1 est le niveau le « plus faible » et 5 le « plus élevé », quelle importance avez-vous accordé aux attraits touristiques suivants pour choisir de visiter Bordeaux?

Monuments et sites historiques	1	2	3	4	5	Architecture urbaine	1	2	3	4	5	Hébergement et restauration	1	2	3	4	5
Musées et galeries d'art	1	2	3	4	5	Espaces publics, parcs, jardins	1	2	3	4	5	Information touristique	1	2	3	4	5
Théâtres, concerts et vie nocturne	1	2	3	4	5	Lieux favorables aux pèlerins	1	2	3	4	5	Boutiques, commerces de services	1	2	3	4	5
Festivals et événements	1	2	3	4	5	Atmosphère urbaine	1	2	3	4	5	Accès et signalétique	1	2	3	4	5
Forces, congrès et expositions	1	2	3	4	5	Contact avec les résidents	1	2	3	4	5	Services publics (ex : propreté)	1	2	3	4	5
Excursions à proximité (ex : vignobles, balades fluviales)	1	2	3	4	5												

12. En choisissant cette ville pour votre voyage, laquelle des dimensions suivantes vous a semblé la plus importante à considérer?
- ☐ Économie ☐ Environnement ☐ Social ☐ Culture

- 13 Lors du choix et de la planification de votre séjour à Bordeaux, sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « pas du tout » et 5 « totalement », à quel point vous êtes-vous attardé à ces caractéristiques urbaines?

Economie						Social					
a) Situation de l'emploi (ex : chômage)	1	2	3	4	5	a) Accessibilité pour tous (ex : handicap)	1	2	3	4	5
b) Commerce de produits locaux	1	2	3	4	5	b) Politiques de solidarité (ex : pauvreté)	1	2	3	4	5
c) Activité économique	1	2	3	4	5	c) Diversité sociale et ethnique	1	2	3	4	5
d) Niveau des prix (coût de la vie)	1	2	3	4	5	d) Accès aux soins de santé	1	2	3	4	5
e) Développement d'infrastructures	1	2	3	4	5	e) Sécurité et taux de criminalité	1	2	3	4	5
Environnemental						Culture					
a) Types d'énergie utilisés	1	2	3	4	5	a) Patrimoine bâti et naturel	1	2	3	4	5
b) Transport en commun et réseau cyclable	1	2	3	4	5	b) Animation de l'espace public	1	2	3	4	5
c) Niveau de pollution (ex : air, bruit, eau)	1	2	3	4	5	c) Musique, gastronomie, artisanat, cinéma	1	2	3	4	5
d) Espaces verts et biodiversité	1	2	3	4	5	d) Œuvres d'art publiques et mobilier urbain	1	2	3	4	5
e) Recyclage et gestion des déchets	1	2	3	4	5	e) Authenticité des lieux et modes de vie	1	2	3	4	5

14. Avez-vous visité la ville de Bordeaux ?
14. Avant de venir à Bordeaux, comment avez-vous obtenu l'information concernant ces caractéristiques de la ville? (plusieurs réponses possibles)
- | | | |
|--|--|--|
| <input type="checkbox"/> Télévision | <input type="checkbox"/> Médias sociaux | <input type="checkbox"/> Bouche-à-oreille |
| <input type="checkbox"/> Revues/ magazines | <input type="checkbox"/> Publicité | <input type="checkbox"/> Expérience passée |
| <input type="checkbox"/> Journaux | <input type="checkbox"/> Agence de voyage | <input type="checkbox"/> Autre, précisez : _____ |
| <input type="checkbox"/> Internet | <input type="checkbox"/> Guides de voyage (papier) | |
15. Plus spécifiquement, vous êtes-vous renseigné sur de l'évolution de la ville de Bordeaux en termes de développement durable avant de venir la visiter?
- | | |
|------------------------------|------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Oui | <input type="checkbox"/> Non |
|------------------------------|------------------------------|

- ### Profil sociodémographique

16. Vous êtes : ☐ Une femme ☐ Un homme ☐ Préfère ne pas répondre
17. Groupe d'âge? ☐ Moins de 18 ans ☐ 35 à 44 ans ☐ 65 à 74 ans ☐ Préfère ne pas répondre
☐ 18 à 24 ans ☐ 45 à 54 ans ☐ 75 ans et plus
☐ 25 à 34 ans ☐ 55 à 64 ans
18. Niveau d'éducation complété le plus élevé? ☐ Sans diplôme, CAP, BEP/DEP, secondaire ou - ☐ BAC / Collégial (CEGEP) ☐ Préfère ne pas répondre
☐ Licence ou + / Universitaire
19. Revenu annuel de votre foyer, avant impôt? ☐ Inférieur à 17 000 \$ / Moins de 25 000 \$ ☐ De 34 000 \$ à 50 000 \$ / 50 000 \$ à 74 999 \$ ☐ Supérieur à 67 000 \$ / 100 000 \$ ou plus
☐ De 17 000 \$ à 34 000 \$ / 25 000 \$ à 49 999 \$ ☐ De 50 000 \$ à 67 000 \$ / 75 000 \$ à 99 999 \$ ☐ Préfère ne pas répondre
20. Nombre de personnes composant votre foyer (incluant vous) : _____
21. SVP, veuillez indiquer votre pays : _____ et ville d'origine : _____
- Nous vous remercions de votre participation!

Nous vous remercions de votre participation!

C.4 Questionnaire Bordeaux – Version anglaise

V1
o Bordeaux
o English

Survey on the city's attractiveness to tourists

As part of a PhD in urban studies, this research focuses on tourism in Bordeaux. We would like to know what prompted you to choose this city as a destination. This survey will take 5-10 minutes of your time. You may terminate your participation at any time. Your answers are confidential and only the overall statistics will be processed.

Characteristics on the current trip

1. Is this your first visit to Bordeaux?
☐ Yes ☐ No
2. When did you arrive in this city?
☐ Today ☐ Yesterday ☐ A few days ago or more
3. Which statement best fits your current travel situation?
☐ Bordeaux City is my main destination, with possible excursions close by
☐ My stay in this city is part of a multi-destination trip
4. By what mode of transportation did you travel to Bordeaux?
☐ Car / Motorbike ☐ Plane ☐ Boat
☐ Train ☐ Bus ☐ Other, please specify : _____
☐ Bike
5. What modes of transportation do you plan on using to get around in the city? (many answers possible)
☐ Car / Motorbike ☐ Bike ☐ City tour / charter bus
☐ Taxi ☐ Walk ☐ Other, please specify : _____
☐ Public transport ☐ Water taxi
6. Please select the main reason for your trip?
☐ Visiting relatives or friends ☐ Leisure tourism ☐ Business and convention ☐ Other, please specify : _____
7. Who will you be travelling with during your holiday?
☐ With family ☐ As a couple ☐ With an organized group
☐ Between friends ☐ Alone ☐ Other, please specify : _____
8. In what type of property will you mainly be staying in?
☐ Hotel / motel ☐ Rent apartment / exchange ☐ On a cruise boat
☐ Guesthouse ☐ Camping ☐ Other, please specify : _____
☐ Youth hostel ☐ With relatives or friends
9. As an urban traveler, which statement best fits your style? Please select only one answer.
☐ I love museums and places full of history.
☐ I want to see as many things possible in a day.
☐ I like to take in the urban atmosphere, walk around and experience the daily life of people.
☐ I value comfort above all and well-planned programs of visits.
☐ I am here for business or to attend an event and I will visit the city if time permits.

Tourist attraction

10. In a few words, what attracted you the most to Bordeaux?

11. In preparation for this trip, on a scale of 1 to 5, where 1 is "the lowest" and 5 is "the highest", which level of importance did you give to the following attractions before choosing to visit Bordeaux?

Landmarks and Historic Sites	1	2	3	4	5	Urban architecture	1	2	3	4	5	Accommodation and food	1	2	3	4	5
Museums and art galleries	1	2	3	4	5	Public spaces, parks, gardens	1	2	3	4	5	Tourist information	1	2	3	4	5
Theaters, concerts and nightlife	1	2	3	4	5	Favorable places for pedestrians	1	2	3	4	5	Shops, commercial services	1	2	3	4	5
Festivals and Events	1	2	3	4	5	Urban atmosphere	1	2	3	4	5	Access and signage	1	2	3	4	5
Fairs, exhibitions and congresses	1	2	3	4	5	Contact with residents	1	2	3	4	5	Public services (eg cleanliness)	1	2	3	4	5
Excursions nearby (eg vineyards, cruises)	1	2	3	4	5												

12. When choosing this city for your trip, which of the following dimensions appeared to be the most important to consider for you?

☐ Economy ☐ Environment ☐ Social ☐ Culture

13. When choosing and planning your stay in Bordeaux, on a scale of 1 to 5, where 1 is "not at all" and 5 is "a great deal", how long did you linger on the following urban characteristics?

Economy						Social					
a) The employment situation (eg unemployment)	1	2	3	4	5	a) Accessibility for all (eg disability)	1	2	3	4	5
b) Local product commerce	1	2	3	4	5	b) Policies solidarity (eg poverty)	1	2	3	4	5
c) Economic Activity	1	2	3	4	5	c) Social and ethnic diversity	1	2	3	4	5
d) Price level (cost of living)	1	2	3	4	5	d) Access to health care	1	2	3	4	5
e) Development of infrastructure	1	2	3	4	5	e) Security and Crime Rate	1	2	3	4	5
Environment						Culture					
a) Types of energy used	1	2	3	4	5	a) Built and natural heritage	1	2	3	4	5
b) Public transport and cycling network	1	2	3	4	5	b) Animation of public space	1	2	3	4	5
c) Level of pollution (eg air, noise, water)	1	2	3	4	5	c) Music, food, handicrafts, movies	1	2	3	4	5
d) Green spaces and biodiversity	1	2	3	4	5	d) Public art work and street furniture	1	2	3	4	5
e) Recycling and waste management	1	2	3	4	5	e) Places and lifestyles authenticity	1	2	3	4	5

14. Before coming to Bordeaux, how did you get information about the city features? (many answers possible)

☐ Television ☐ Social media ☐ Word-of-mouth
☐ Magazines ☐ Publicity ☐ Past experience
☐ Newspaper ☐ Travel agency ☐ Other, please specify : _____
☐ Internet ☐ Travel guidebook (paper)

15. More specifically, did you inform yourself about the evolution of Bordeaux City in terms of sustainable development before coming to visit?

☐ Yes ☐ No

Sociodemographic profile

16. You are :
☐ A woman ☐ A man ☐ Prefer not to answer
17. Age group?
☐ Less than 18 ☐ 35 - 44 ☐ 65 - 74
☐ 18 - 24 ☐ 45 - 54 ☐ 75 and up
☐ 25 - 34 ☐ 55 - 64 ☐ Prefer not to answer
18. Highest level of education completed?
☐ No diploma, CAP, BEP / DEP, high school or less ☐ French BAC / College (CEGEP) ☐ Licence or more / University
☐ Prefer not to answer
19. Annual income of your household before tax?
☐ Less than 17 000 € / 25 000\$ ☐ 50 000 € - 67 000 € / 75 000\$ - 99 999\$
☐ 17 000 € - 34 000 € / 25 000\$ - 49 999\$ ☐ More than 67 000 € / 100 000\$
☐ 34 000 € - 50 000 € / 50 000\$ - 74 999\$ ☐ Prefer not to answer
20. Number of people in your household please (including yourself): _____
21. Please indicate your country: _____ and city of origin : _____

Thanks for your participation!

APPENDICE D

FORMULAIRES D'INFORMATION ET DE CONSENTEMENT

D.5 Formulaire d'information et de consentement – Québec



FORMULAIRE D'INFORMATION ET DE CONSENTEMENT (participant majeur)

«Le rôle du développement durable dans l'attractivité touristique urbaine»

IDENTIFICATION

Chercheur responsable du projet : Maryse Boivin

Programme d'enseignement : Doctorat en études urbaines (UQAM) / aménagement (UPPA)

Adresse courriel : boivin.maryse@courrier.uqam.ca

Téléphone : 06 62 25 22 57

BUT GÉNÉRAL DU PROJET ET DIRECTION

Vous êtes invité(e) à prendre part à ce projet visant à comprendre les liens entre le développement urbain durable et l'attractivité touristique d'une ville. Cette recherche vise ainsi à comprendre le profil durable votre ville afin d'analyser l'impact des changements urbains effectués selon des principes de développement durable sur l'offre touristique urbaine. Ce projet est réalisé dans le cadre d'un doctorat en études urbaines sous la direction de Georges Tanguay, professeur du Département d'études urbaines et touristiques de l'École des sciences de la gestion de l'UQAM, et Vincent Vlès, professeur en aménagement et urbanisme touristiques à l'Université de Pau et des pays de l'Adour. Georges Tanguay peut être joint à Montréal au (514) 987-3000 poste 2123 ou par courriel à l'adresse : tanguay.georges@uqam.ca et Vincent Vlès à Pau au 06 78 15 41 93 ou par courriel à l'adresse : vincent.vles@univ-pau.fr.

PROCÉDURE(S) OU TÂCHES DEMANDÉES AU PARTICIPANT

Votre participation consiste à donner une entrevue individuelle au cours de laquelle il vous sera demandé de décrire, entre autres choses, les différents changements déployés dans votre ville sous le thème du développement durable, et votre compréhension de l'impact de ces stratégies urbaines sur le tourisme dans la ville. Cette entrevue est enregistrée numériquement avec votre permission et prendra environ 1 heure de votre temps. Le lieu et l'heure de l'entrevue sont à convenir avec le responsable du projet. La transcription sur support informatique qui en suivra ne permettra pas de vous identifier.

AVANTAGES et RISQUES

Votre participation contribuera à l'avancement des connaissances par une meilleure compréhension des liens entre le développement durable et l'attractivité touristique de la ville. Il n'y a pas de risque d'inconfort important associé à votre participation à cette rencontre. Vous devez cependant prendre conscience que certaines questions pourraient vous demander une réflexion sur l'historique des changements urbains réalisés depuis les quinze dernières années, d'émettre votre opinion sur les finalités de ces stratégies et de réfléchir quant aux liens entre les manifestations concrètes du développement durable et la pratique touristique de la ville. Vous demeurez libre de ne pas répondre à une question que vous estimez embarrassante sans avoir à vous justifier. Il est de la responsabilité du chercheur de suspendre ou de mettre fin à l'entrevue s'il estime que votre bien-être est menacé. Votre participation nous aidera à mesurer l'impact des décisions urbaines sur l'industrie touristique.

ANONYMAT ET CONFIDENTIALITÉ

Il est entendu que les renseignements recueillis lors de l'entrevue sont confidentiels et que seuls, le responsable du projet et ses directeurs de recherche, Georges Tanguay et Vincent Vlès, auront accès à votre enregistrement et au contenu de sa transcription. Le matériel de recherche (enregistrement numérique et transcription codés) ainsi que votre formulaire de consentement seront conservés séparément sous clé par le responsable du projet pour la durée totale du projet. Les enregistrements ainsi que les formulaires de consentement seront détruits 5 ans après les dernières publications.

PARTICIPATION VOLONTAIRE

Votre participation à ce projet est volontaire. Cela signifie que vous acceptez de participer au projet sans aucune contrainte ou pression extérieure, et que par ailleurs vous êtes libre de mettre fin à votre participation en tout temps au cours de cette recherche. Dans ce cas les renseignements vous concernant seront détruits. Votre accord à participer implique également que vous acceptez que le responsable du projet puisse utiliser aux fins de la présente recherche (articles, mémoire, essai ou thèse, conférences et communications scientifiques) les renseignements recueillis à la condition qu'aucune information permettant de vous identifier ne soit divulguée publiquement à moins d'un consentement explicite de votre part.

COMPENSATION FINANCIÈRE

Votre participation à ce projet est offerte gratuitement. Un résumé des résultats de recherche vous sera transmis au terme du projet.

DES QUESTIONS SUR LE PROJET OU SUR VOS DROITS?

Vous pouvez contacter le responsable du projet au numéro 06 62 25 22 57 pour des questions additionnelles sur le projet. Vous pouvez également discuter avec les directeurs de recherche, Georges Tanguay et Vincent Vlès, des conditions dans lesquelles se déroulera votre participation et de vos droits en tant que participant de recherche.

Le projet auquel vous allez participer a été approuvé au plan de l'éthique de la recherche avec des êtres humains. Pour toute question ne pouvant être adressée aux directeurs de recherche ou pour formuler une plainte ou des commentaires, vous pouvez contacter le Président du Comité d'éthique de la recherche pour étudiants (CÉRPÉ), par l'intermédiaire de son secrétariat au numéro (514)-987-3000 # 3237 ou par courriel à : riendeau.nicolas@uqam.ca.

REMERCIEMENTS

Votre collaboration est importante à la réalisation de ce projet et nous tenons à vous en remercier.

SIGNATURES :

Je reconnais avoir lu le présent formulaire de consentement et consens volontairement à participer à ce projet de recherche. Je reconnais aussi que le responsable du projet a répondu à mes questions de manière satisfaisante et que j'ai disposé suffisamment de temps pour réfléchir à ma décision de participer. Je comprends que ma participation à cette recherche est totalement volontaire et que je peux y mettre fin en tout temps, sans pénalité d'aucune forme, ni justification à donner. Il me suffit d'en informer le responsable du projet.

Signature du participant : _____ Date : _____

Nom : _____ mail : _____ Tél. _____

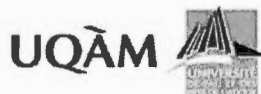
Je déclare avoir expliqué le but, la nature, les avantages, les risques du projet et avoir répondu au meilleur de ma connaissance aux questions posées.

Signature du responsable du projet : _____ Date : _____

Nom et coordonnées : MARYSE BOIVIN, boivin.maryse@courrier.uqam.ca, tel. 06 62 25 22 57

Un exemplaire du formulaire d'information et de consentement signé doit être remis au participant.

D.6 Formulaire d'information et de consentement – Bordeaux



FORMULAIRE D'INFORMATION ET DE CONSENTEMENT (participant majeur)

«Le rôle du développement durable dans l'attractivité touristique urbaine»

IDENTIFICATION

Chercheur responsable du projet : Maryse Boivin
 Programme d'enseignement : Doctorat en études urbaines (UQAM) / aménagement (UPPA)
 Adresse courriel : boivin.maryse@courrier.uqam.ca
 Téléphone : 06 62 25 22 57

BUT GÉNÉRAL DU PROJET ET DIRECTION

Vous êtes invité(e) à prendre part à ce projet visant à comprendre les liens entre le développement urbain durable et l'attractivité touristique d'une ville. Cette recherche vise ainsi à comprendre le profil durable votre ville afin d'analyser l'impact des changements urbains effectués selon des principes de développement durable sur l'offre touristique urbaine. Ce projet est réalisé dans le cadre d'un doctorat en études urbaines sous la direction de Georges Tanguay, professeur du Département d'études urbaines et touristiques de l'École des sciences de la gestion de l'UQAM, et Vincent Vlès, professeur en aménagement et urbanisme touristiques à l'Université de Pau et des pays de l'Adour. Georges Tanguay peut être joint à Montréal au (514) 987-3000 poste 2123 ou par courriel à l'adresse : tanguay.georges@uqam.ca et Vincent Vlès à Pau au 06 78 15 41 93 ou par courriel à l'adresse : vincent.vles@univ-pau.fr.

PROCÉDURE(S) OU TÂCHES DEMANDÉES AU PARTICIPANT

Votre participation consiste à donner une entrevue individuelle au cours de laquelle il vous sera demandé de décrire, entre autres choses, les différents changements déployés dans votre ville sous le thème du développement durable, et votre compréhension de l'impact de ces stratégies urbaines sur le tourisme dans la ville. Cette entrevue est enregistrée numériquement avec votre permission et prendra environ 1 heure de votre temps. Le lieu et l'heure de l'entrevue sont à convenir avec le responsable du projet. La transcription sur support informatique qui en suivra ne permettra pas de vous identifier.

AVANTAGES et RISQUES

Votre participation contribuera à l'avancement des connaissances par une meilleure compréhension des liens entre le développement durable et l'attractivité touristique de la ville. Il n'y a pas de risque d'inconfort important associé à votre participation à cette rencontre. Vous devez cependant prendre conscience que certaines questions pourraient vous demander une réflexion sur l'historiques des changements urbains réalisés depuis les quinze dernières années, d'émettre votre opinion sur les finalités de ces stratégies et de réfléchir quant aux liens entre les manifestations concrètes du développement durable et la pratique touristique de la ville. Vous demeurez libre de ne pas répondre à une question que vous estimez embarrassante sans avoir à vous justifier. Il est de la responsabilité du chercheur de suspendre ou de mettre fin à l'entrevue s'il estime que votre bien-être est menacé. Votre participation nous aidera à mesurer l'impact des décisions urbaines sur l'industrie touristique.

ANONYMAT ET CONFIDENTIALITÉ

Il est entendu que les renseignements recueillis lors de l'entrevue sont confidentiels et que seuls, le responsable du projet et ses directeurs de recherche, Georges Tanguay et Vincent Vlès, auront accès à votre enregistrement et au contenu de sa transcription. Le matériel de recherche (enregistrement numérique et transcription codés) ainsi que votre formulaire de consentement seront conservés séparément sous clé par le responsable du projet pour la durée totale du projet. Les enregistrements ainsi que les formulaires de consentement seront détruits 5 ans après les dernières publications.

PARTICIPATION VOLONTAIRE

Votre participation à ce projet est volontaire. Cela signifie que vous acceptez de participer au projet sans aucune contrainte ou pression extérieure, et que par ailleurs vous êtes libre de mettre fin à votre participation en tout temps au cours de cette recherche. Dans ce cas les renseignements vous concernant seront détruits. Votre accord à participer implique également que vous acceptez que le responsable du projet puisse utiliser aux fins de la présente recherche (articles, mémoire, essai ou thèse, conférences et communications scientifiques) les renseignements recueillis à la condition qu'aucune information permettant de vous identifier ne soit divulguée publiquement à moins d'un consentement explicite de votre part.

COMPENSATION FINANCIÈRE

Votre participation à ce projet est offerte gratuitement. Un résumé des résultats de recherche vous sera transmis au terme du projet.

DES QUESTIONS SUR LE PROJET OU SUR VOS DROITS?

Vous pouvez contacter le responsable du projet au numéro 06 62 25 22 57 pour des questions additionnelles sur le projet. Vous pouvez également discuter avec les directeurs de recherche, Georges Tanguay et Vincent Vlès, des conditions dans lesquelles se déroulera votre participation et de vos droits en tant que participant de recherche.

Le projet auquel vous allez participer a été approuvé au plan de l'éthique de la recherche avec des êtres humains. Pour toute question ne pouvant être adressée aux directeurs de recherche ou pour formuler une plainte ou des commentaires, vous pouvez contacter le Président du Comité d'éthique de la recherche pour étudiants (CÉRPÉ), par l'intermédiaire de son secrétariat au numéro (514)-987-3000 # 3237 ou par courriel à : riendeau.nicolas@uqam.ca.

REMERCIEMENTS

Votre collaboration est importante à la réalisation de ce projet et nous tenons à vous en remercier.

SIGNATURES :

Je reconnais avoir lu le présent formulaire de consentement et consens volontairement à participer à ce projet de recherche. Je reconnais aussi que le responsable du projet a répondu à mes questions de manière satisfaisante et que j'ai disposé suffisamment de temps pour réfléchir à ma décision de participer. Je comprends que ma participation à cette recherche est totalement volontaire et que je peux y mettre fin en tout temps, sans pénalité d'aucune forme, ni justification à donner. Il me suffit d'en informer le responsable du projet.

Signature du participant : _____ Date : _____

Nom : _____ mail : _____ Tél. _____

Je déclare avoir expliqué le but, la nature, les avantages, les risques du projet et avoir répondu au meilleur de ma connaissance aux questions posées.

Signature du responsable du projet : _____ Date : _____

Nom et coordonnées : MARYSE BOIVIN, boivin.maryse@courrier.uqam.ca, tel. 06 62 25 22 57

Un exemplaire du formulaire d'information et de consentement signé doit être remis au participant.

APPENDICE E

ANALYSES FACTORIELLES PAR ÉCHANTILLON

E.1 Analyse factorielle - attractivité

E.1.1 Québec

Matrice de corrélation (fournie sur demande)

Indice KMO et test de Bartlett^a

Indice de Kaiser-Meyer-Olkin pour la mesure de la qualité d'échantillonnage.	,748
Test de sphéricité de Bartlett	929,817
Ddl	120
Signification	,000

a. Seules les observations pour lesquelles Ville visitée = Québec sont utilisées pendant la phase d'analyse.

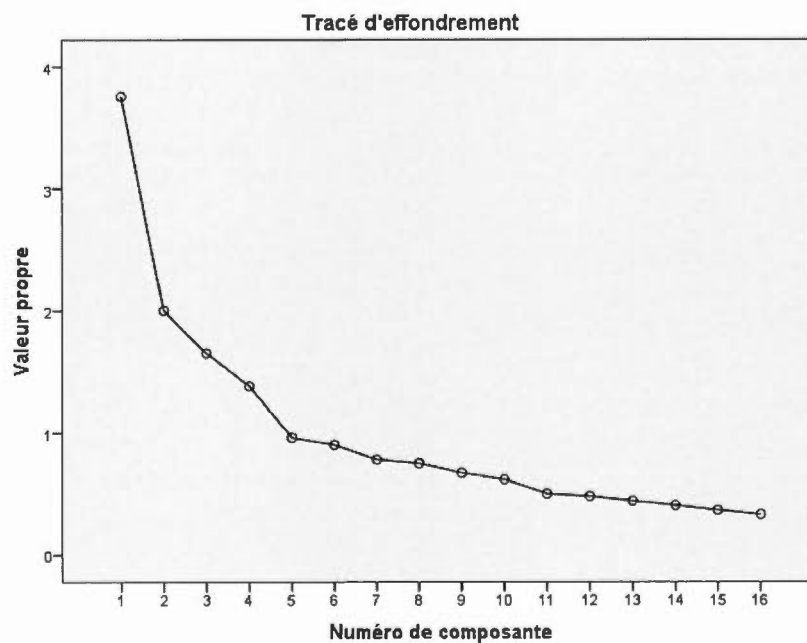
Variance totale expliquée^a

Composante	Valeurs propres initiales			Sommes extraites du carré des chargements		
	Total	% de la variance	% cumulé	Total	% de la variance	% cumulé
1	3,758	23,486	23,486	3,758	23,486	23,486
2	2,002	12,515	36,001	2,002	12,515	36,001
3	1,653	10,330	46,331	1,653	10,330	46,331
4	1,383	8,644	54,975	1,383	8,644	54,975
5	,960	5,999	60,974			
6	,902	5,635	66,609			
7	,781	4,881	71,491			
8	,750	4,685	76,175			
9	,672	4,199	80,374			
10	,618	3,865	84,239			
11	,499	3,120	87,358			
12	,479	2,994	90,352			
13	,442	2,761	93,113			
14	,405	2,533	95,646			
15	,366	2,286	97,932			
16	,331	2,068	100,000			

Composante	Variance totale expliquée ^a		
	Sommes de rotation du carré des chargements		
	Total	% de la variance	% cumulé
1	2,642	16,515	16,515
2	2,429	15,183	31,698
3	2,135	13,345	45,044
4	1,589	9,931	54,975
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			

Méthode d'extraction : Analyse en composantes principales.^a

a. Seules les observations pour lesquelles Ville visitée = Québec sont utilisées pendant la phase d'analyse.



Matrice des composantes^{a,b}

	Composante			
	1	2	3	4
Services publics (ex : propreté)	,641	-,083	-,429	-,249
Espaces publics, parcs, jardins	,633	-,346	,223	,188
Accès et signalétique	,629	,195	-,165	-,284
Lieux favorables aux piétons	,593	-,408	,014	,073
Information touristique	,574	-,043	-,398	-,104
Architecture urbaine	,568	-,425	,221	,218
Boutiques, commerces de services	,531	,045	,004	-,432
Contact avec les résidents	,488	-,043	,343	,087
Excursions (ex : vignobles, balades fluviales, proximité)	,332	,284	,033	-,156
Théâtres, concerts et vie nocturne	,276	,623	,322	,221
Festivals et événements	,347	,621	,374	-,009
Foires, congrès et expositions	,313	,565	,276	-,178
Atmosphère urbaine	,499	-,421	,522	,013
Hébergement et restauration	,368	,095	-,479	-,216
Monuments et sites historiques	,303	,150	-,364	,715
Musées et galeries d'art	,385	,323	-,333	,534

Méthode d'extraction : Analyse en composantes principales.^{a,b}

a. 4 composantes extraites.

b. Seules les observations pour lesquelles Ville visitée = Québec sont utilisées pendant la phase d'analyse.

Rotation de la matrice des composantes^{a,b}

	Composante			
	1	2	3	4
Atmosphère urbaine	,808	-,022	,087	-,198
Architecture urbaine	,756	,103	-,051	,118
Espaces publics, parcs, jardins	,750	,160	,038	,126
Lieux favorables aux piétons	,633	,315	-,117	,095
Contact avec les résidents	,523	,057	,295	,028
Services publics (ex : propreté)	,206	,781	-,028	,100
Information touristique	,187	,651	-,016	,203
Accès et signalétique	,163	,642	,319	,019
Hébergement et restauration	-,086	,630	-,008	,129
Boutiques, commerces de services	,230	,545	,257	-,235
Festivals et événements	,061	,022	,799	,057
Théâtres, concerts et vie nocturne	,039	-,104	,733	,258
Foires, congrès et expositions	-,013	,140	,708	-,065
Excursions (ex : vignobles, balades fluviales, proximité)	,042	,277	,372	-,003
Monuments et sites historiques	,098	,069	-,001	,862
Musées et galeries d'art	,032	,196	,194	,755

Méthode d'extraction : Analyse en composantes principales.

Méthode de rotation : Varimax avec normalisation Kaiser.^{a,b}

a. Convergence de la rotation dans 5 itérations.

b. Seules les observations pour lesquelles Ville visitée = Québec sont utilisées pendant la phase d'analyse.

E.1.2 Bordeaux

Matrice de corrélation (fournie sur demande)

Indice KMO et test de Bartlett^a

Indice de Kaiser-Meyer-Olkin pour la mesure de la qualité d'échantillonnage.	,811
Test de sphéricité de Bartlett	Khi-deux approx. 1097,977
	Ddl 120
	Signification ,000

a. Seules les observations pour lesquelles Ville visitée = Bordeaux sont utilisées pendant la phase d'analyse.

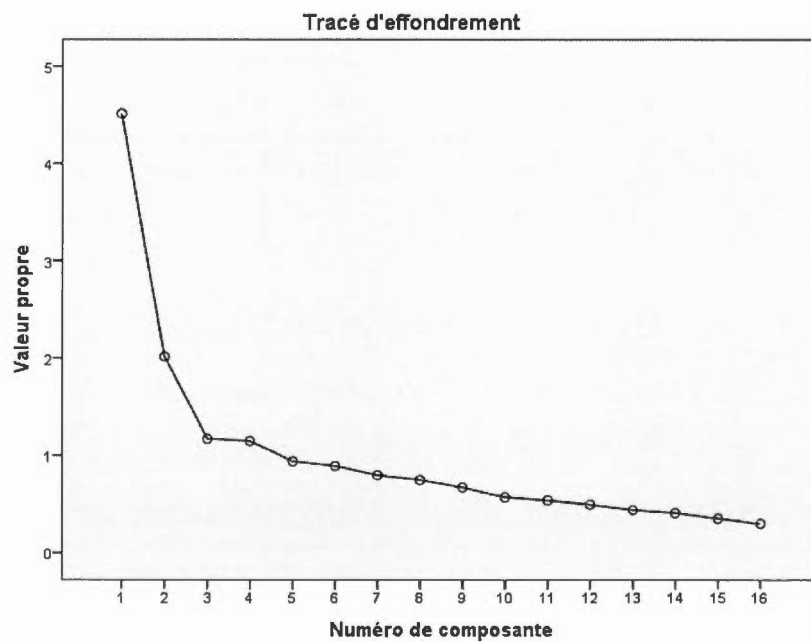
Variance totale expliquée^a

Composante	Valeurs propres initiales			Sommes extraites du carré des chargements		
	Total	% de la variance	% cumulé	Total	% de la variance	% cumulé
1	4,512	28,202	28,202	4,512	28,202	28,202
2	2,013	12,584	40,786	2,013	12,584	40,786
3	1,170	7,315	48,100	1,170	7,315	48,100
4	1,147	7,169	55,269	1,147	7,169	55,269
5	,940	5,875	61,144			
6	,892	5,573	66,717			
7	,798	4,986	71,703			
8	,748	4,675	76,378			
9	,672	4,201	80,579			
10	,571	3,568	84,146			
11	,538	3,365	87,512			
12	,497	3,103	90,615			
13	,440	2,747	93,362			
14	,409	2,557	95,919			
15	,353	2,209	98,128			
16	,300	1,872	100,000			

Composante	Variance totale expliquée ^a		
	Sommes de rotation du carré des chargements		
	Total	% de la variance	% cumulé
1	2,806	17,536	17,536
2	2,460	15,378	32,914
3	2,158	13,487	46,401
4	1,419	8,868	55,269
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			

Méthode d'extraction : Analyse en composantes principales.^a

a. Seules les observations pour lesquelles Ville visitée = Bordeaux sont utilisées pendant la phase d'analyse.



Matrice des composantes^{a,b}

	Composante			
	1	2	3	4
Services publics (ex : propreté)	,687	-,078	-,322	-,203
Architecture urbaine	,631	-,506	,174	,158
Information touristique	,610	,145	-,473	,048
Accès et signalétique	,590	-,030	-,467	-,012
Boutiques, commerces de services	,570	,150	-,099	-,343
Lieux favorables aux piétons	,561	-,555	,180	-,218
Atmosphère urbaine	,558	-,302	,220	-,105
Espaces publics, parcs, jardins	,553	-,411	,252	-,069
Hébergement et restauration	,551	,243	-,182	,127
Contact avec les résidents	,523	,124	,138	-,287
Festivals et événements	,409	,582	,337	-,135
Foires, congrès et expositions	,382	,478	,289	-,179
Théâtres, concerts et vie nocturne	,395	,419	,294	-,002
Excursions (ex : vignobles, balades fluviales, proximité)	,341	,410	-,228	,110
Musées et galeries d'art	,432	,310	,228	,624
Monuments et sites historiques	,561	-,241	,022	,589

Méthode d'extraction : Analyse en composantes principales.^{a,b}

a. 4 composantes extraites.

b. Seules les observations pour lesquelles Ville visitée = Bordeaux sont utilisées pendant la phase d'analyse.

Rotation de la matrice des composantes^{a,b}

	Composante			
	1	2	3	4
Lieux favorables aux piétons	,825	,130	-,005	-,069
Architecture urbaine	,766	,159	-,047	,309
Espaces publics, parcs, jardins	,721	,083	,090	,094
Atmosphère urbaine	,643	,132	,161	,066
Information touristique	,095	,759	,100	,154
Accès et signalétique	,216	,718	-,012	,078
Services publics (ex : propreté)	,393	,671	,121	-,057
Hébergement et restauration	,081	,510	,271	,267
Boutiques, commerces de services	,270	,476	,385	-,166
Excursions (ex : vignobles, balades fluviales, proximité)	-,174	,446	,282	,199
Festivals et événements	-,008	,101	,787	,091
Foires, congrès et expositions	,038	,106	,690	,026
Théâtres, concerts et vie nocturne	,057	,088	,609	,192
Contact avec les résidents	,332	,257	,453	-,092
Musées et galeries d'art	,021	,099	,342	,772
Monuments et sites historiques	,411	,247	-,086	,696

Méthode d'extraction : Analyse en composantes principales.

Méthode de rotation : Varimax avec normalisation Kaiser.^{a,b}

a. Convergence de la rotation dans 6 itérations.

b. Seules les observations pour lesquelles Ville visitée = Bordeaux sont utilisées pendant la phase d'analyse.

E.2 Analyse factorielle - développement durable

E.2.1 Québec

Matrice de corrélation (fournie sur demande)

Indice KMO et test de Bartlett^a

Indice de Kaiser-Meyer-Olkin pour la mesure de la qualité d'échantillonnage.	,909
Test de sphéricité de Bartlett Khi-deux approx.	2244,699
Ddl	190
Signification	,000

a. Seules les observations pour lesquelles Ville visitée = Québec sont utilisées pendant la phase d'analyse.

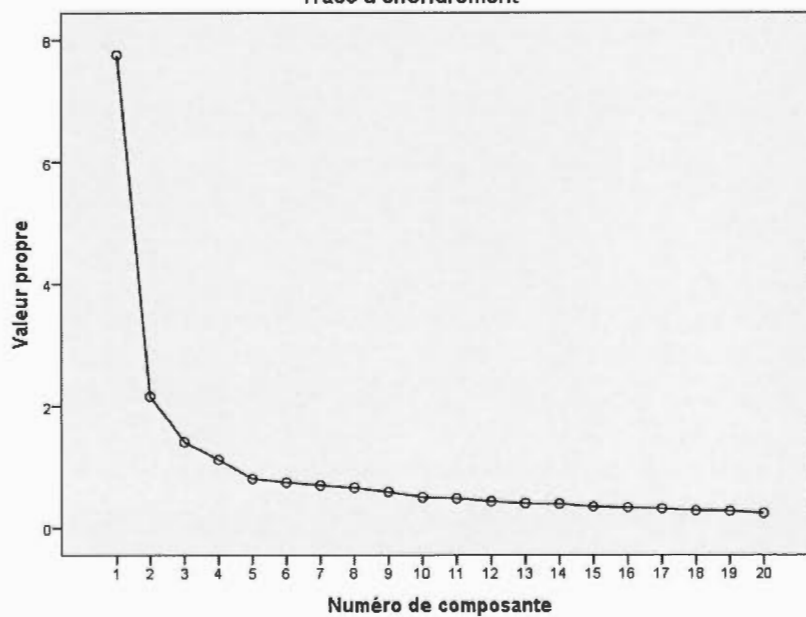
Composante	Valeurs propres initiales			Sommes extraites du carré des chargements		
	Total	% de la variance	% cumulé	Total	% de la variance	% cumulé
1	7,755	38,776	38,776	7,755	38,776	38,776
2	2,160	10,799	49,575	2,160	10,799	49,575
3	1,412	7,062	56,637	1,412	7,062	56,637
4	1,121	5,605	62,242	1,121	5,605	62,242
5	,812	4,058	66,300			
6	,749	3,744	70,044			
7	,701	3,506	73,550			
8	,662	3,310	76,860			
9	,592	2,959	79,819			
10	,506	2,530	82,349			
11	,487	2,435	84,784			
12	,438	2,189	86,972			
13	,405	2,024	88,996			
14	,396	1,980	90,976			
15	,349	1,743	92,720			
16	,335	1,675	94,395			
17	,317	1,583	95,978			
18	,285	1,427	97,405			
19	,277	1,385	98,791			
20	,242	1,209	100,000			

Composante	Variance totale expliquée ^a		
	Sommes de rotation du carré des chargements		
	Total	% de la variance	% cumulé
1	3,382	16,912	16,912
2	3,241	16,204	33,115
3	2,932	14,659	47,774
4	2,894	14,468	62,242
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			

Méthode d'extraction : Analyse en composantes principales.^a

a. Seules les observations pour lesquelles Ville visitée = Québec sont utilisées pendant la phase d'analyse.

Tracé d'effondrement



Matrice des composantes^{a,b}

	Composante			
	1	2	3	4
Développement d'infrastructures	,704	,045	,180	,154
Types d'énergie utilisés	,703	-,244	-,284	,128
Politiques de solidarité (ex : pauvreté)	,697	-,271	,061	-,380
Niveau de pollution (ex : air, bruit, eau)	,696	-,149	-,301	,270
Diversité sociale et ethnique	,684	-,097	,078	-,233
Activité économique	,681	-,133	,409	,101
Accès aux soins de santé	,665	-,349	-,010	-,337
Recyclage et gestion des déchets	,663	-,219	-,428	,049
Accessibilité pour tous (ex : handicap)	,661	-,234	-,189	-,250
Espaces verts et biodiversité	,656	,042	-,405	,316
Niveau des prix (coût de la vie)	,644	-,067	,351	,240
Sécurité et taux de criminalité	,618	-,215	-,091	-,378
Situation de l'emploi (ex : chômage)	,601	-,285	,458	,068
Œuvres d'art publiques et mobilier urbain	,583	,526	-,027	-,078
Commerce de produit locaux	,570	,031	,516	,230
Transport en commun et réseau cyclable	,530	-,073	-,183	,462
Patrimoine bâti et naturel	,432	,599	-,056	-,132
Animation de l'espace public	,543	,598	-,055	-,011
Authenticité des lieux et modes de vie	,520	,559	,041	-,148
Musique, gastronomie, artisanat, cinéma	,508	,553	-,010	-,067

Méthode d'extraction : Analyse en composantes principales.^{a,b}

a. 4 composantes extraites.

b. Seules les observations pour lesquelles Ville visitée = Québec sont utilisées pendant la phase d'analyse.

	Rotation de la matrice des composantes ^{a,b}			
	Composante			
	1	2	3	4
Politiques de solidarité (ex : pauvreté)	,764	,135	,299	,127
Accès aux soins de santé	,758	,047	,253	,192
Sécurité et taux de criminalité	,712	,155	,133	,172
Accessibilité pour tous (ex : handicap)	,667	,139	,125	,333
Diversité sociale et ethnique	,578	,256	,332	,169
Animation de l'espace public	,063	,771	,134	,197
Authenticité des lieux et modes de vie	,152	,746	,157	,052
Patrimoine bâti et naturel	,086	,743	,036	,070
Œuvres d'art publiques et mobilier urbain	,160	,736	,162	,172
Musique, gastronomie, artisanat, cinéma	,097	,724	,139	,127
Commerce de produit locaux	,082	,221	,761	,103
Situation de l'emploi (ex : chômage)	,354	-,013	,720	,109
Activité économique	,317	,153	,710	,173
Niveau des prix (coût de la vie)	,178	,173	,686	,262
Développement d'infrastructures	,245	,319	,535	,325
Espaces verts et biodiversité	,175	,293	,108	,754
Niveau de pollution (ex : air, bruit, eau)	,298	,147	,221	,714
Transport en commun et réseau cyclable	,024	,102	,288	,663
Recyclage et gestion des déchets	,480	,113	,039	,654
Types d'énergie utilisés	,440	,090	,203	,638

Méthode d'extraction : Analyse en composantes principales.

Méthode de rotation : Varimax avec normalisation Kaiser.^{a,b}

a. Convergence de la rotation dans 6 itérations.

b. Seules les observations pour lesquelles Ville visitée = Québec sont utilisées pendant la phase d'analyse.

E.2.2 Bordeaux

Matrice de corrélation (fournie sur demande)

Indice KMO et test de Bartlett^a

Indice de Kaiser-Meyer-Olkin pour la mesure de la qualité d'échantillonnage.	,912
Test de sphéricité de Bartlett Khi-deux approx.	2404,328
Ddl	190
Signification	,000

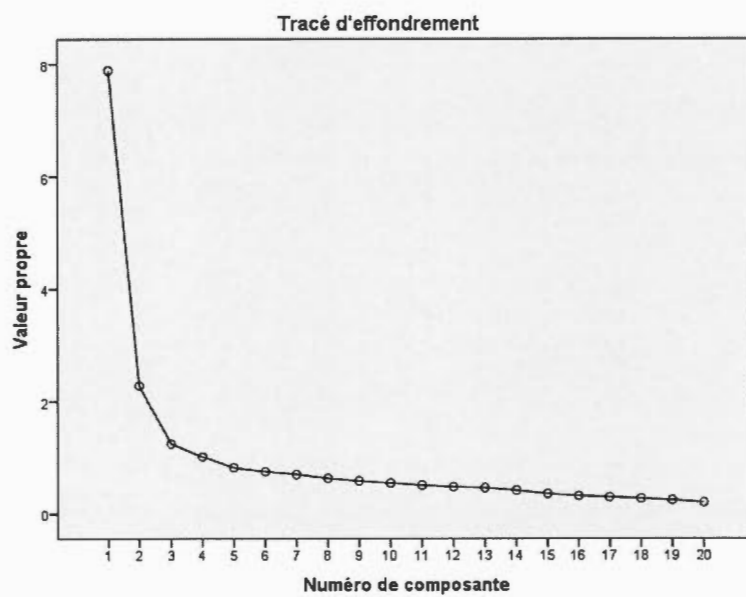
a. Seules les observations pour lesquelles Ville visitée = Bordeaux sont utilisées pendant la phase d'analyse.

Composante	Valeurs propres initiales			Sommes extraites du carré des chargements		
	Total	% de la variance	% cumulé	Total	% de la variance	% cumulé
1	7,887	39,437	39,437	7,887	39,437	39,437
2	2,282	11,408	50,845	2,282	11,408	50,845
3	1,245	6,223	57,069	1,245	6,223	57,069
4	1,013	5,064	62,133	1,013	5,064	62,133
5	,821	4,105	66,238			
6	,750	3,749	69,986			
7	,700	3,498	73,484			
8	,631	3,155	76,638			
9	,585	2,924	79,563			
10	,547	2,734	82,297			
11	,506	2,529	84,826			
12	,477	2,387	87,213			
13	,459	2,297	89,510			
14	,416	2,081	91,591			
15	,353	1,764	93,355			
16	,317	1,586	94,941			
17	,294	1,472	96,413			
18	,272	1,360	97,773			
19	,242	1,212	98,985			
20	,203	1,015	100,000			

Composante	Variance totale expliquée ^a		
	Sommes de rotation du carré des chargements		
	Total	% de la variance	% cumulé
1	3,425	17,124	17,124
2	3,284	16,418	33,543
3	3,275	16,373	49,915
4	2,443	12,217	62,133
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			

Méthode d'extraction : Analyse en composantes principales.^a

a. Seules les observations pour lesquelles Ville visitée = Bordeaux sont utilisées pendant la phase d'analyse.



Matrice des composantes^{a,b}

	Composante			
	1	2	3	4
Types d'énergie utilisés	,759	-,236	-,063	,105
Recyclage et gestion des déchets	,748	-,344	-,052	,059
Diversité sociale et ethnique	,718	-,171	,080	-,199
Niveau de pollution (ex : air, bruit, eau)	,698	-,311	-,337	,142
Développement d'infrastructures	,695	,095	-,105	,277
Accessibilité pour tous (ex : handicap)	,693	-,192	-,059	-,236
Espaces verts et biodiversité	,688	-,159	-,484	,085
Politiques de solidarité (ex : pauvreté)	,682	-,337	,280	-,335
Accès aux soins de santé	,660	-,248	,252	-,382
Sécurité et taux de criminalité	,653	-,125	-,002	-,274
Activité économique	,652	,073	,360	,374
Transport en commun et réseau cyclable	,599	-,128	-,450	,156
Niveau des prix (coût de la vie)	,592	-,038	,273	,318
Situation de l'emploi (ex : chômage)	,557	-,156	,430	,172
Œuvres d'art publiques et mobilier urbain	,550	,532	-,095	-,018
Animation de l'espace public	,543	,509	-,180	-,163
Commerce de produit locaux	,477	,281	,238	,306
Patrimoine bâti et naturel	,484	,640	-,131	-,089
Musique, gastronomie, artisanat, cinéma	,492	,620	,137	-,092
Authenticité des lieux et modes de vie	,489	,508	,045	-,182

Méthode d'extraction : Analyse en composantes principales.^{a,b}

a. 4 composantes extraites.

b. Seules les observations pour lesquelles Ville visitée = Bordeaux sont utilisées pendant la phase d'analyse.

Rotation de la matrice des composantes^{a,b}

	Composante			
	1	2	3	4
Politiques de solidarité (ex : pauvreté)	,826	,165	,048	,238
Accès aux soins de santé	,799	,134	,128	,182
Diversité sociale et ethnique	,628	,323	,199	,230
Accessibilité pour tous (ex : handicap)	,602	,406	,193	,110
Sécurité et taux de criminalité	,595	,312	,236	,102
Espaces verts et biodiversité	,243	,799	,195	,071
Niveau de pollution (ex : air, bruit, eau)	,319	,758	,040	,198
Transport en commun et réseau cyclable	,144	,738	,163	,099
Recyclage et gestion des déchets	,506	,563	,020	,334
Types d'énergie utilisés	,435	,559	,109	,364
Développement d'infrastructures	,141	,510	,337	,432
Patrimoine bâti et naturel	,029	,149	,799	,088
Musique, gastronomie, artisanat, cinéma	,129	-,038	,757	,249
Animation de l'espace public	,147	,232	,732	,033
Œuvres d'art publiques et mobilier urbain	,075	,210	,715	,184
Authenticité des lieux et modes de vie	,201	,033	,689	,130
Activité économique	,211	,183	,228	,755
Niveau des prix (coût de la vie)	,230	,229	,128	,637
Situation de l'emploi (ex : chômage)	,403	,086	,025	,616
Commerce de produit locaux	,033	,096	,360	,563

Méthode d'extraction : Analyse en composantes principales.

Méthode de rotation : Varimax avec normalisation Kaiser.^{a,b}

a. Convergence de la rotation dans 6 itérations.

b. Seules les observations pour lesquelles Ville visitée = Bordeaux sont utilisées pendant la phase d'analyse.

APPENDICE F

MATRICE DE CORRÉLATIONS ENTRE LES VARIABLES D'ATTRACTIVITÉ

APPENDICE G

ANALYSE FACTORIELLE - ATTRACTIVITÉ

G.1 Analyse factorielle - attractivité (13 variables)

Matrice de corrélation (fournie sur demande)

Indice KMO et test de Bartlett

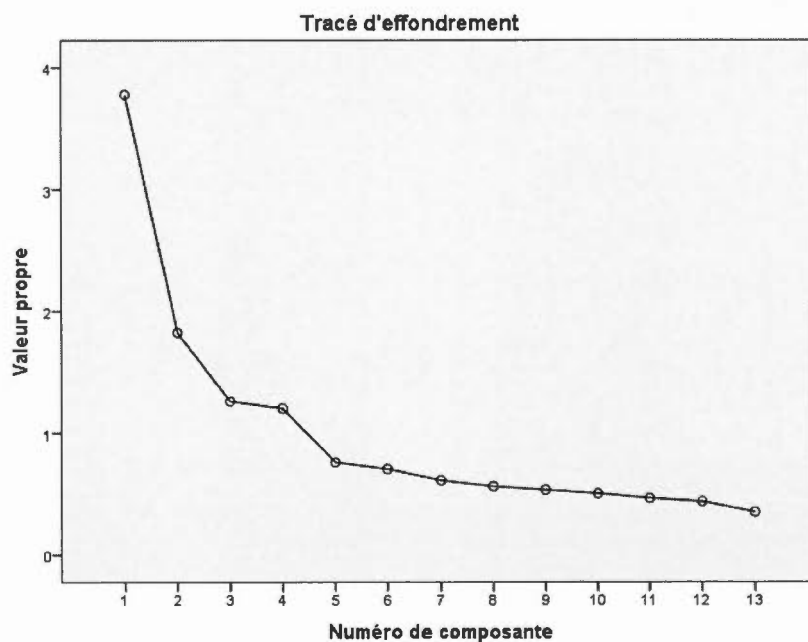
Indice de Kaiser-Meyer-Olkin pour la mesure de la qualité d'échantillonnage.	,792
Test de sphéricité de Bartlett Khi-deux approx.	1608,049
Ddl	78
Signification	,000

Composante	Valeurs propres initiales			Sommes extraites du carré des chargements		
	Total	% de la variance	% cumulé	Total	% de la variance	% cumulé
1	3,777	29,053	29,053	3,777	29,053	29,053
2	1,825	14,042	43,095	1,825	14,042	43,095
3	1,261	9,697	52,792	1,261	9,697	52,792
4	1,203	9,255	62,047	1,203	9,255	62,047
5	,761	5,853	67,900			
6	,706	5,429	73,329			
7	,612	4,711	78,040			
8	,563	4,330	82,369			
9	,534	4,110	86,479			
10	,502	3,865	90,344			
11	,466	3,581	93,926			
12	,438	3,368	97,293			
13	,352	2,707	100,000			

Variance totale expliquée

Composante	Sommes de rotation du carré des chargements		
	Total	% de la variance	% cumulé
1	2,453	18,867	18,867
2	2,196	16,889	35,756
3	1,935	14,882	50,638
4	1,483	11,408	62,047
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			

Méthode d'extraction : Analyse en composantes principales.



Matrice des composantes^a

	Composante			
	1	2	3	4
Services publics (ex : propriété)	,673		-,415	
Architecture urbaine	,623	-,429		
Espaces publics, parcs, jardins	,620			
Lieux favorables aux piétons	,609	-,455		
Information touristique	,603		-,488	
Accès et signalétique	,579		-,514	
Atmosphère urbaine	,558		,382	
Boutiques, commerces de services	,553			-,392
Festivals et événements	,408	,642		
Théâtres, concerts et vie nocturne		,572		
Foires, congrès et expositions	,364	,566		
Monuments et sites historiques	,503			,694
Musées et galeries d'art	,437	,350		,614

Méthode d'extraction : Analyse en composantes principales.^a

a. 4 composantes extraites.

Rotation de la matrice des composantes^a

	Composante			
	1	2	3	4
Atmosphère urbaine	,766			
Architecture urbaine	,755			
Espaces publics, parcs, jardins	,738			
Lieux favorables aux piétons	,737			
Accès et signalétique		,761		
Services publics (ex : propreté)		,742		
Information touristique		,741		
Boutiques, commerces de services		,583		
Festivals et événements			,817	
Foires, congrès et expositions			,720	
Théâtres, concerts et vie nocturne			,711	
Monuments et sites historiques				,812
Musées et galeries d'art				,768

Méthode d'extraction : Analyse en composantes principales.

Méthode de rotation : Varimax avec normalisation Kaiser.^a

a. Convergence de la rotation dans 5 itérations.

APPENDICE H

ANALYSES FACTORIELLES - ATTRACTIVITÉ AVANT SUPPRESSION DES VARIABLES

H.1 Analyse factorielle - attractivité (16 variables)

Matrice de corrélation (fournie sur demande)

Indice KMO et test de Bartlett

Indice de Kaiser-Meyer-Olkin pour la mesure de la qualité d'échantillonnage.	,814
Test de sphéricité de Bartlett Khi-deux approx.	1904,983
Ddl	120
Signification	,000

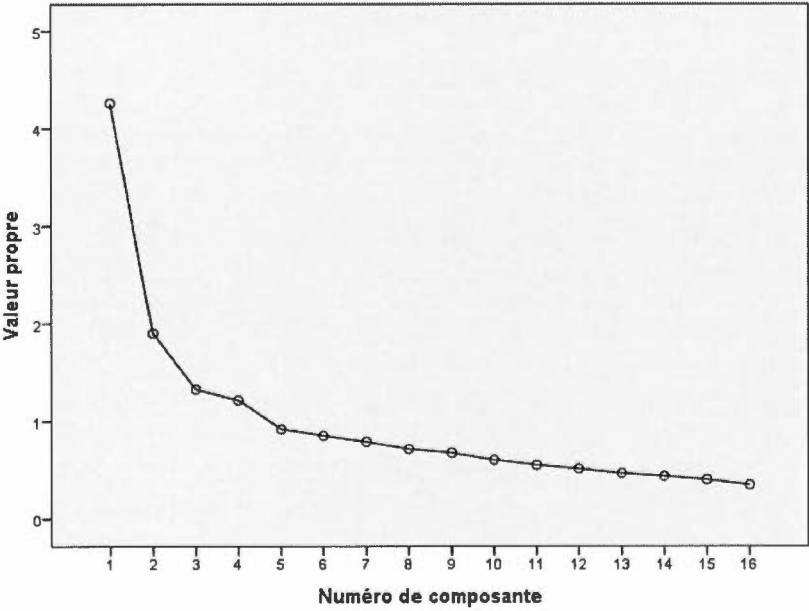
Composante	Valeurs propres initiales			Sommes extraites du carré des chargements		
	Total	% de la variance	% cumulé	Total	% de la variance	% cumulé
1	4,259	26,618	26,618	4,259	26,618	26,618
2	1,903	11,892	38,510	1,903	11,892	38,510
3	1,329	8,304	46,813	1,329	8,304	46,813
4	1,215	7,595	54,408	1,215	7,595	54,408
5	,921	5,754	60,163			
6	,853	5,331	65,494			
7	,791	4,946	70,439			
8	,716	4,475	74,914			
9	,678	4,236	79,150			
10	,606	3,789	82,939			
11	,553	3,459	86,398			
12	,515	3,220	89,618			
13	,469	2,929	92,548			
14	,438	2,740	95,288			
15	,403	2,519	97,807			
16	,351	2,193	100,000			

Variance totale expliquée

Composante	Sommes de rotation du carré des chargements		
	Total	% de la variance	% cumulé
1	2,684	16,777	16,777
2	2,485	15,531	32,308
3	2,076	12,972	45,280
4	1,461	9,128	54,408
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			

Méthode d'extraction : Analyse en composantes principales.

Tracé d'effondrement



Matrice des composantes^a

	Composante			
	1	2	3	4
Services publics (ex : propreté)	,671		-,390	
Information touristique	,608		-,449	
Architecture urbaine	,587	-,470		
Espaces publics, parcs, jardins	,587	-,394		
Lieux favorables aux piétons	,573	-,502		
Accès et signalétique	,570		-,416	
Boutiques, commerces de services	,557			-,414
Atmosphère urbaine	,547	-,361	,375	
Contact avec les résidents	,529			
Hébergement et restauration	,484			
Festivals et événements	,430	,582	,363	
Foires, congrès et expositions	,387	,526		
Théâtres, concerts et vie nocturne	,362	,517		
Excursions (ex : vignobles, balades fluviales, proximité)				
Monuments et sites historiques	,482			,707
Musées et galeries d'art	,448			,622

Méthode d'extraction : Analyse en composantes principales.^a

a. 4 composantes extraites.

Rotation de la matrice des composantes^a

	Composante			
	1	2	3	4
Atmosphère urbaine	,755			
Architecture urbaine	,740			
Lieux favorables aux piétons	,737			
Espaces publics, parcs, jardins	,731			
Contact avec les résidents	,438		,378	
Services publics (ex : propreté)		,728		
Information touristique		,725		
Accès et signalétique		,699		
Hébergement et restauration		,545		
Boutiques, commerces de services		,541		
Excursions (ex : vignobles, balades fluviales, proximité)		,373		
Festivals et événements			,804	
Foires, congrès et expositions			,696	
Théâtres, concerts et vie nocturne			,694	
Monuments et sites historiques				,807
Musées et galeries d'art				,746

Méthode d'extraction : Analyse en composantes principales.

Méthode de rotation : Varimax avec normalisation Kaiser.^a

a. Convergence de la rotation dans 5 itérations.

H.2 Analyse factorielle - attractivité (15 variables)

Matrice de corrélation (fournie sur demande)**Indice KMO et test de Bartlett**

Indice de Kaiser-Meyer-Olkin pour la mesure de la qualité d'échantillonnage.		,814
Test de sphéricité de Bartlett	Khi-deux approx.	1854,434
	ddl	105
	Signification	,000

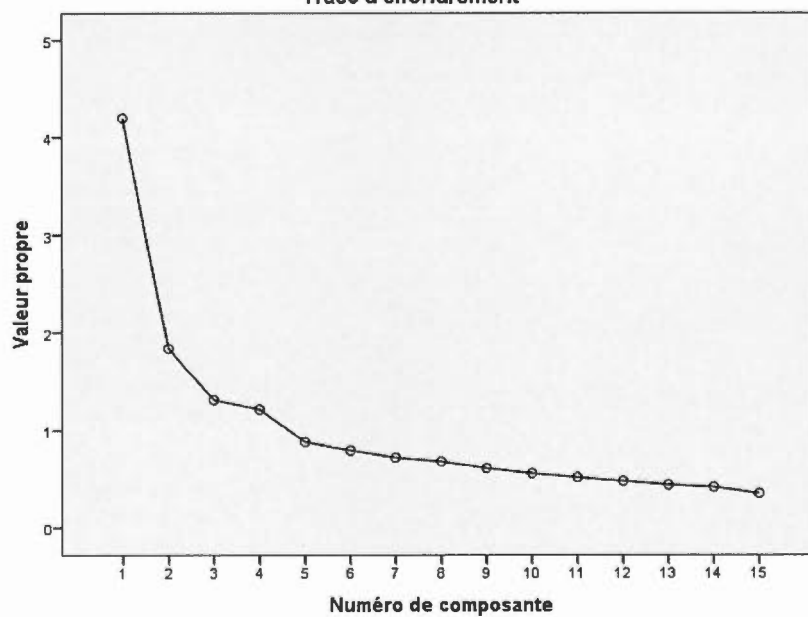
Composante	Valeurs propres initiales			Sommes extraites du carré des chargements		
	Total	% de la variance	% cumulé	Total	% de la variance	% cumulé
1	4,201	28,005	28,005	4,201	28,005	28,005
2	1,837	12,245	40,250	1,837	12,245	40,250
3	1,314	8,760	49,009	1,314	8,760	49,009
4	1,214	8,095	57,105	1,214	8,095	57,105
5	,880	5,864	62,969			
6	,792	5,279	68,249			
7	,718	4,785	73,034			
8	,679	4,526	77,560			
9	,610	4,067	81,626			
10	,558	3,717	85,344			
11	,516	3,439	88,782			
12	,477	3,180	91,963			
13	,439	2,924	94,886			
14	,416	2,774	97,660			
15	,351	2,340	100,000			

Variance totale expliquée

Composante	Sommes de rotation du carré des chargements		
	Total	% de la variance	% cumulé
1	2,606	17,371	17,371
2	2,449	16,328	33,699
3	2,046	13,637	47,336
4	1,465	9,769	57,105
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			

Méthode d'extraction : Analyse en composantes principales.

Tracé d'effondrement



Matrice des composantes^a

	Composante			
	1	2	3	4
Services publics (ex : propreté)	,675		-,409	
Information touristique	,604		-,463	
Espaces publics, parcs, jardins	,598	-,367		
Architecture urbaine	,596	-,458		
Lieux favorables aux piétons	,588	-,478		
Accès et signalétique	,566		-,431	
Atmosphère urbaine	,558		,403	
Boutiques, commerces de services	,554			-,423
Contact avec les résidents	,530			
Hébergement et restauration	,476			
Festivals et événements	,420	,622		
Théâtres, concerts et vie nocturne	,353	,552		
Foires, congrès et expositions	,377	,551		
Monuments et sites historiques	,483			,705
Musées et galeries d'art	,445			,611

Méthode d'extraction : Analyse en composantes principales.^a

a. 4 composantes extraites.

Rotation de la matrice des composantes^a

	Composante			
	1	2	3	4
Atmosphère urbaine	,756			
Architecture urbaine	,754			
Espaces publics, parcs, jardins	,732			
Lieux favorables aux piétons	,728			
Contact avec les résidents	,426		,384	
Services publics (ex : propreté)		,762		
Information touristique		,734		
Accès et signalétique		,711		
Boutiques, commerces de services		,556		
Hébergement et restauration		,529		
Festivals et événements			,811	
Foires, congrès et expositions			,701	
Théâtres, concerts et vie nocturne			,696	
Monuments et sites historiques				,807
Musées et galeries d'art				,749

Méthode d'extraction : Analyse en composantes principales.

Méthode de rotation : Varimax avec normalisation Kaiser.^a

a. Convergence de la rotation dans 5 itérations.

H.3 Analyse factorielle - attractivité (14 variables)

Matrice de corrélation (fournie sur demande)

Indice KMO et test de Bartlett

Indice de Kaiser-Meyer-Olkin pour la mesure de la qualité d'échantillonnage.	,799
Test de sphéricité de Bartlett Khi-deux approx.	1729,752
ddl	91
Signification	,000

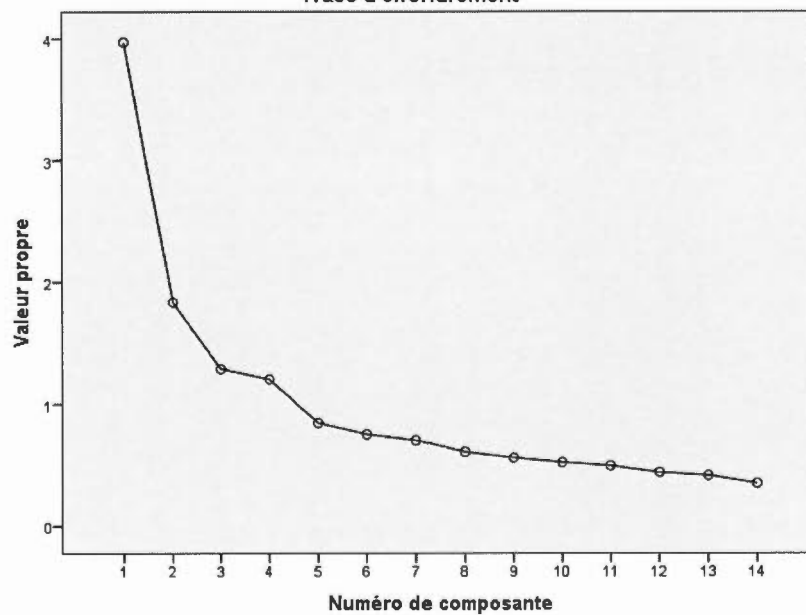
Composante	Valeurs propres initiales			Sommes extraites du carré des chargements		
	Total	% de la variance	% cumulé	Total	% de la variance	% cumulé
1	3,972	28,370	28,370	3,972	28,370	28,370
2	1,835	13,106	41,476	1,835	13,106	41,476
3	1,288	9,197	50,673	1,288	9,197	50,673
4	1,204	8,597	59,270	1,204	8,597	59,270
5	,847	6,047	65,316			
6	,753	5,382	70,698			
7	,705	5,034	75,732			
8	,611	4,361	80,093			
9	,561	4,009	84,102			
10	,522	3,730	87,832			
11	,496	3,539	91,372			
12	,441	3,147	94,519			
13	,416	2,974	97,493			
14	,351	2,507	100,000			

Variance totale expliquée

Composante	Sommes de rotation du carré des chargements		
	Total	% de la variance	% cumulé
1	2,454	17,528	17,528
2	2,440	17,428	34,956
3	1,933	13,809	48,765
4	1,471	10,505	59,270
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			

Méthode d'extraction : Analyse en composantes principales.

Tracé d'effondrement



Matrice des composantes^a

	Composante			
	1	2	3	4
Services publics (ex : propreté)	,688		-,408	
Information touristique	,612		-,462	
Architecture urbaine	,601	-,454		
Espaces publics, parcs, jardins	,600	-,363		
Lieux favorables aux piétons	,594	-,473		
Accès et signalétique	,572		-,443	
Boutiques, commerces de services	,552			-,405
Atmosphère urbaine	,548		,378	
Hébergement et restauration	,496			
Festivals et événements	,407	,622		
Théâtres, concerts et vie nocturne		,554		
Foires, congrès et expositions	,371	,553		
Monuments et sites historiques	,500			,695
Musées et galeries d'art	,445			,615

Méthode d'extraction : Analyse en composantes principales.^a

a. 4 composantes extraites.

Rotation de la matrice des composantes^a

	Composante			
	1	2	3	4
Architecture urbaine	,760			
Atmosphère urbaine	,756			
Espaces publics, parcs, jardins	,740			
Lieux favorables aux piétons	,737			
Services publics (ex : propreté)		,762		
Information touristique		,739		
Accès et signalétique		,716		
Boutiques, commerces de services		,568		
Hébergement et restauration		,518		
Festivals et événements			,815	
Foires, congrès et expositions			,716	
Théâtres, concerts et vie nocturne			,711	
Monuments et sites historiques				,805
Musées et galeries d'art				,763

Méthode d'extraction : Analyse en composantes principales.

Méthode de rotation : Varimax avec normalisation Kaiser.^a

a. Convergence de la rotation dans 5 itérations.

APPENDICE I

MATRICE DE CORRÉLATIONS ENTRE LES INDICATEURS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

APPENDICE J

ANALYSE FACTORIELLE - DÉVELOPPEMENT DURABLE

J.1 Analyse factorielle - développement durable (19 variables)

Matrice de corrélation (fournie sur demande)

Indice KMO et test de Bartlett

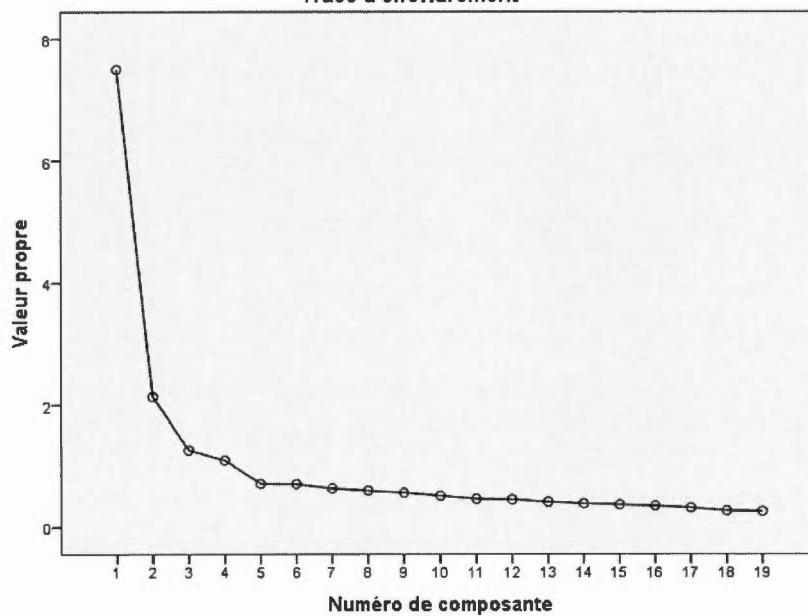
Indice de Kaiser-Meyer-Olkin pour la mesure de la qualité d'échantillonnage.	,924
Test de sphéricité de Bartlett Khi-deux approx.	4363,563
Ddl	171
Signification	,000

Composante	Valeurs propres initiales			Sommes extraites du carré des chargements		
	Total	% de la variance	% cumulé	Total	% de la variance	% cumulé
1	7,498	39,462	39,462	7,498	39,462	39,462
2	2,136	11,240	50,701	2,136	11,240	50,701
3	1,262	6,643	57,344	1,262	6,643	57,344
4	1,095	5,765	63,109	1,095	5,765	63,109
5	,712	3,746	66,855			
6	,707	3,720	70,574			
7	,635	3,343	73,917			
8	,600	3,158	77,076			
9	,565	2,973	80,048			
10	,514	2,708	82,756			
11	,463	2,435	85,191			
12	,454	2,390	87,581			
13	,413	2,176	89,757			
14	,387	2,035	91,792			
15	,367	1,930	93,722			
16	,348	1,834	95,556			
17	,316	1,663	97,219			
18	,269	1,414	98,633			
19	,260	1,367	100,000			

Variance totale expliquée

Composante	Sommes de rotation du carré des chargements		
	Total	% de la variance	% cumulé
1	3,766	19,822	19,822
2	3,166	16,663	36,485
3	2,832	14,903	51,388
4	2,227	11,721	63,109
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			

Méthode d'extraction : Analyse en composantes principales.

Tracé d'effondrement

Matrice des composantes^a

	Composante			
	1	2	3	4
Types d'énergie utilisés	,746			
Recyclage et gestion des déchets	,728			
Politiques de solidarité (ex : pauvreté)	,718			
Diversité sociale et ethnique	,714			
Niveau de pollution (ex : air, bruit, eau)	,696			
Accessibilité pour tous (ex : handicap)	,690			
Accès aux soins de santé	,687			
Espaces verts et biodiversité	,682		-,463	
Activité économique	,674		,390	
Sécurité et taux de criminalité	,655			
Niveau des prix (coût de la vie)	,629			
Situation de l'emploi (ex : chômage)	,587		,457	
Œuvres d'art publiques et mobilier urbain	,569	,533		
Animation de l'espace public	,559	,551		
Transport en commun et réseau cyclable	,507		-,396	,394
Patrimoine bâti et naturel	,476	,602		
Musique, gastronomie, artisanat, cinéma	,503	,599		
Authenticité des lieux et modes de vie	,522	,527		
Commerce de produit locaux	,469			,503

Méthode d'extraction : Analyse en composantes principales.^a

a. 4 composantes extraites.

Rotation de la matrice des composantes^a

	Composante			
	1	2	3	4
Politiques de solidarité (ex : pauvreté)	,789			
Accès aux soins de santé	,772			
Sécurité et taux de criminalité	,701			
Diversité sociale et ethnique	,667			
Accessibilité pour tous (ex : handicap)	,665			
Patrimoine bâti et naturel		,774		
Animation de l'espace public		,757		
Musique, gastronomie, artisanat, cinéma		,742		
Authenticité des lieux et modes de vie		,727		
Œuvres d'art publiques et mobilier urbain		,720		
Niveau de pollution (ex : air, bruit, eau)			,742	
Transport en commun et réseau cyclable			,732	
Espaces verts et biodiversité			,730	
Types d'énergie utilisés	,439		,619	
Recyclage et gestion des déchets	,518		,607	
Commerce de produit locaux				,735
Activité économique				,704
Situation de l'emploi (ex : chômage)	,442			,639
Niveau des prix (coût de la vie)				,587

Méthode d'extraction : Analyse en composantes principales.

Méthode de rotation : Varimax avec normalisation Kaiser.^a

a. Convergence de la rotation dans 6 itérations.

APPENDICE K

ANALYSE FACTORIELLE - DÉVELOPPEMENT DURABLE AVANT SUPPRESSION D'UNE VARIABLE

K.1 Analyse factorielle - développement durable (20 variables)

Matrice de corrélation (fournie sur demande)

Indice KMO et test de Bartlett

Indice de Kaiser-Meyer-Olkin pour la mesure de la qualité d'échantillonnage.		,930
Test de sphéricité de Bartlett	Khi-deux approx.	4679,054
	Ddl	190
	Signification	,000

Variance totale expliquée

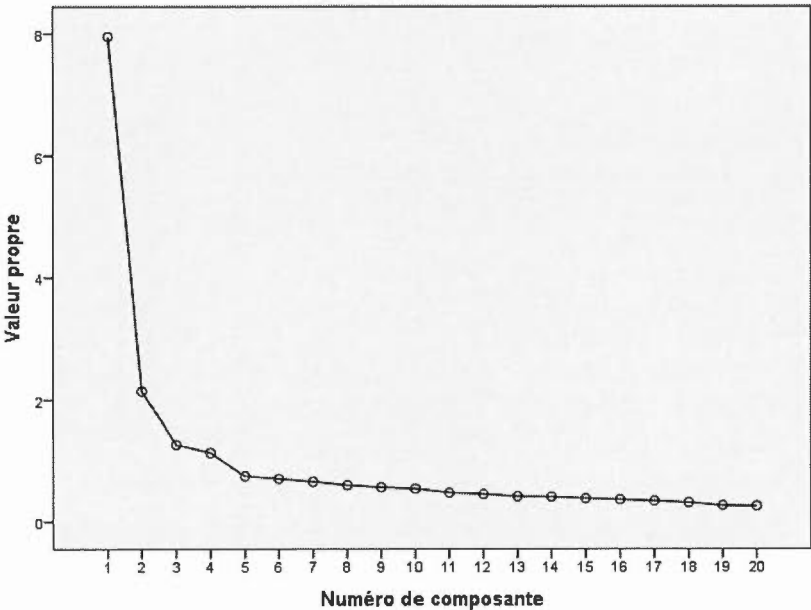
Composante	Valeurs propres initiales			Sommes extraites du carré des chargements		
	Total	% de la variance	% cumulé	Total	% de la variance	% cumulé
1	7,952	39,760	39,760	7,952	39,760	39,760
2	2,140	10,701	50,461	2,140	10,701	50,461
3	1,263	6,315	56,775	1,263	6,315	56,775
4	1,133	5,663	62,439	1,133	5,663	62,439
5	,749	3,744	66,182			
6	,707	3,534	69,717			
7	,658	3,288	73,005			
8	,602	3,010	76,015			
9	,567	2,834	78,849			
10	,544	2,719	81,568			
11	,478	2,389	83,957			
12	,454	2,270	86,227			
13	,416	2,079	88,306			
14	,408	2,042	90,348			
15	,383	1,913	92,261			
16	,363	1,817	94,078			
17	,344	1,718	95,796			
18	,316	1,578	97,373			
19	,267	1,334	98,707			
20	,259	1,293	100,000			

Variance totale expliquée

Composante	Sommes de rotation du carré des chargements		
	Total	% de la variance	% cumulé
1	3,822	19,110	19,110
2	3,238	16,190	35,300
3	2,938	14,690	49,990
4	2,490	12,449	62,439
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			

Méthode d'extraction : Analyse en composantes principales.

Tracé d'effondrement



Matrice des composantes^a

	Composante			
	1	2	3	4
Types d'énergie utilisés	,739			
Recyclage et gestion des déchets	,719			
Diversité sociale et ethnique	,711			
Politiques de solidarité (ex : pauvreté)	,708			
Développement d'infrastructures	,699			
Niveau de pollution (ex : air, bruit, eau)	,696			
Accessibilité pour tous (ex : handicap)	,686			
Espaces verts et biodiversité	,682		-,460	
Activité économique	,680		,397	
Accès aux soins de santé	,675			
Sécurité et taux de criminalité	,650			
Niveau des prix (coût de la vie)	,636			
Situation de l'emploi (ex : chômage)	,589		,461	
Œuvres d'art publiques et mobilier urbain	,571	,527		
Animation de l'espace public	,560	,544		
Authenticité des lieux et modes de vie	,521	,520		
Transport en commun et réseau cyclable	,513		-,382	,409
Commerce de produit locaux	,474		,358	,446
Patrimoine bâti et naturel	,480	,598		
Musique, gastronomie, artisanat, cinéma	,502	,592		

Méthode d'extraction : Analyse en composantes principales.^a

a. 4 composantes extraites.

Rotation de la matrice des composantes^a

	Composante			
	1	2	3	4
Politiques de solidarité (ex : pauvreté)	,792			
Accès aux soins de santé	,781			
Sécurité et taux de criminalité	,693			
Accessibilité pour tous (ex : handicap)	,660			
Diversité sociale et ethnique	,654			
Patrimoine bâti et naturel		,772		
Animation de l'espace public		,756		
Musique, gastronomie, artisanat, cinéma		,741		
Authenticité des lieux et modes de vie		,726		
Œuvres d'art publiques et mobilier urbain		,718		
Niveau de pollution (ex : air, bruit, eau)			,737	
Transport en commun et réseau cyclable			,734	
Espaces verts et biodiversité			,732	
Types d'énergie utilisés	,459		,598	
Recyclage et gestion des déchets	,537		,588	
Commerce de produit locaux				,713
Activité économique				,710
Situation de l'emploi (ex : chômage)	,438			,642
Niveau des prix (coût de la vie)				,611
Développement d'infrastructures			,418	,482

Méthode d'extraction : Analyse en composantes principales.

Méthode de rotation : Varimax avec normalisation Kaiser.^a

a. Convergence de la rotation dans 6 itérations.

BIBLIOGRAPHIE

- A'urba. (2011). *Métroscopie bordelaise* Bordeaux : A'urba.
- A'urba. (2013). *Pour une mobilité fluide, raisonnée et régulée : Rapport du Grenelle des mobilités de la métropole bordelaise* Canéjan : Imprimerie BM.
- Aalborg Commitments Secretariat. (2004). *Les engagements d'Aalborg*. Aalborg, Danemark : Ville d'Aalborg, Conseil des Communes Régions d'Europe (CCRE) et Conseil international pour les initiatives locales en environnement (ICLEI), . Récupéré de http://www.ccre.org/docs/T_599_24_3520.pdf
- ADEME. (2015) *L'action territoriale*. Récupéré le 2015-06-24 de <http://www.ademe.fr/dossier/laction-territoriale/reseaux>
- Agence internationale de l'énergie. (2015) *Statistics*. Récupéré le 2015-06-25 de <http://www.iea.org/statistics/>
- Albalade, D. et Bel, G. (2010). Tourism and urban public transport: Holding demand pressure under supply constraints. *Tourism Management*, 31(3), 425-433.
- Allen, I.E. et Seaman, C.A. (2007). Likert Scales and Data Analyses. *Quality Progress*, 40(7), 64-65.
- Alternatives économiques. (2007). Le tourisme autrement. *Alternatives économiques*, 33(Hors série pratique), 152.
- Ambrey, C. et Fleming, C. (2014). Public Greenspace and Life Satisfaction in Urban Australia. *Urban Studies*, 51(6), 1290-1321.
- Anas, A., Arnott, R. et Small, K., A. (1998). Urban spatial structure. *Journal of Economic Literature*, 36(3), 1426-1464.
- Andreu, L., Bigné, J.E. et Cooper, C. (2001). Projected and Perceived Image of Spain as a Tourist Destination for British Travellers. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 9(4), 47-67.

- Andreu, L., Kozak, M., Avci, N. et Cifter, N. (2005). Market Segmentation by Motivations to Travel. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 19(1), 1-14. doi: 10.1300/J073v19n01_01
- Ashworth, G. (1989). Urban tourism : an imbalance in attention. Dans Cooper, C. P. (dir.), *Progress in tourism, recreation and hospitality management* (p. 33-54). London Chichester ; Toronto : Belhaven Press J. Wiley.
- Ashworth, G. et Page, S.J. (2011). Urban tourism research: Recent progress and current paradoxes. *Tourism Management*, 32(1), 1-15.
- Assemblée nationale. (1995). *Loi sur la commission de la Capitale Nationale*. Dans Québec, P. d. (dir.). (L.R.Q., C. c-33.1). QuébecRécupéré de http://ccnq.org/medias/document/8_12_LoiCCNQ_fev2013.pdf
- Augustin, J.-P. et Blosse, C. (2008). La culture au service des villes : le quartier des spectacles de Montréal un projet urbain en construction. *Études canadiennes*, 64(Juin), 13-32. Récupéré de <http://www.afec33.asso.fr/sites/default/files/64.pdf>
- Augustin, J.-P. et Latouche, D. (1998). *Lieux culturels et contextes de villes*. Bordeaux : MSHA.
- Augustin, J.-P. et Nicolle, V. (2014). Dix stades français pour l'Euro-foot 2016. *Téoros*, 33(1), 41-50.
- Babou, I. et Callot, P. (2007). *Les dilemmes du tourisme*. Paris : Paris : Vuibert.
- Balkyte, A. et Tvaronavičiene, M. (2010). Perception of competitiveness in the context of sustainable development: Facets of "sustainable competitiveness". *Journal of Business Economics and Management*, 11(2), 341-365.
- Barker, M. et Page, S.J. (2002). Visitor safety in urban tourism environments: the case of Auckland, New Zealand. *Cities*, 19(4), 273-282.
- Béal, V., Charvolin, F. et Morel Journal, C. (2011). La ville durable au risque des écoquartiers. Réflexion autour du projet New Islington à Manchester. *Espaces et sociétés*, 4(147), 77-97.
- Becken, S., Simmons, D. et Frampton, C. (2003). Segmenting tourists by their travel pattern for insights into achieving energy efficiency. *Journal of Travel Research*, 42(1), 48-56.

- Bélangier, A. (2005). Montréal vernaculaire/Montréal spectaculaire : dialectique de l'imaginaire urbain. *Sociologie et sociétés*, 37(1), 13-34.
- Bernié-Boissard, C. et Chevalier, D. (2011). Développement durable : discours consensuels et pratiques discordantes. Montpellier et Nîmes. *Espaces et sociétés*, 4(147), 41-55.
- Berthold, É. et Verreault, M.J. (2006). Vivre l'objet patrimonial. Les fêtes de la Nouvelle-France». *Recherches sociographiques*, 47(1), 95-114.
- Bherer, L. (2006). Le cheminement du projet de conseils de quartier à Québec (1965-2006) : un outil pour contrer l'apolitisme municipal ? *Politique et sociétés*, 25(1), 31-56.
- Blank, U. et Petkonich, M. (1980). The metropolitan area : a multifaced travel destination complex. Dans University, G. W. (dir.), *Tourism planning and development issues* (p. 393-405). Washington D.C. : Hawkins, Donald E., Elwood L. Shafer et James M. Rovelstad.,
- Blank, U. et Petkonich, M. (1994). Research on urban tourism destination. Dans Ritchie, J. R. B. et Goeldner, C. R. (dir.), *Travel, tourism, and hospitality research a handbook for managers and researchers* (2nd ed éd., p. 181-193). New York ; Toronto : J. Wiley.
- Boivin, M., Tanguay, G. et Marquis, I. (2016 (à venir)). Différentiels d'impacts d'événements en termes de développement durable : le cas de la ville de Québec. Dans *Actes de colloque, Rendez-vous Champlain 2014, Sup de Co La Rochelle (2 au 5 juin 2014)*. La Rochelle, France : Presses de l'Université du Québec.
- Bojanic, D. (2011). Using a tourism importance–performance typology to investigate environmental sustainability on a global level. *Journal of Sustainable Tourism*, 19(8), 989-1003.
- Borraz, O. et Le Galès, P. (2010). Urban Governance in Europe: th Government of What? *Métropoles*, 7. Récupéré de <http://metropoles.revues.org/4297>
- Botti, L., Peypoch, N. et Solonandrasana, B. (2008). *Ingénierie du tourisme : concepts, méthodes et applications*. (1er éd. éd.). Bruxelles : De Boeck Université.

- Boulianne, M. (2001). L'agriculture urbaine au sein des jardins collectifs québécois : empowerment des femmes ou « domestication de l'espace public » ? *Anthropologie et Sociétés*, 25(1), 63-80.
- Bourdeau, L., Gravari-Barbas, M. et Robinson, M. (2012). *Tourisme et patrimoine mondial*. Québec : Presses de l'université Laval.
- Boyer, M. (1999). *Le tourisme de l'an 2000*. Lyon : Presses universitaires de Lyon.
- Bramwell, B. (1998). User satisfaction and product development in urban tourism. *Tourism Management*, 19(1), 35-47.
- Brault, S. (2009). *Le facteur C : l'avenir passe par la culture*. Montréal : Éditions Voix parallèles.
- Bridaa, J.G., Meleddub, M. et Pulinac, M. (2012). Understanding Urban Tourism Attractiveness: The Case of the Archaeological Ötzi Museum in Bolzano. *Journal of Travel Research*, 51(6), 730-741.
- Brieu, M., Durif, F., Roy, J. et Prim-Allaz, I. (2011). Valeurs et risques perçus du tourisme durable - Le cas du Spa Eastman. *Revue Française du Marketing*(232), 7-24.
- Brodhag, C. (2000). Information, Gouvernance et Développement Durable. *International Political Science Review*, 21(3), 311-327.
- Brundtland, G.H. (1987). *Notre avenir à tous*. : Commission mondiale sur l'environnement et le développement de l'Organisation des Nations unies.
- Burhin, F. (2003). Pour une gestion intégrée du tourisme urbain. *Cahier Espaces*, 78(Juillet), 8.
- Caccommo, J.-L. (2007). *Fondements d'économie du tourisme : acteurs, marchés, stratégies* Jean-Louis Caccommo ; préface de Nadine Levratto. Bruxelles : De Boeck.
- Cadiou, S. (2008). Projet urbain, débats intellectuels et engagements savants. Le cas de l'agglomération bordelaise. *Les annales de la recherche urbaine*(104), 58-67.
- Calthorpe, P. et Fulton, W.B. (2001). *The Regional City : planning for the end of sprawl*. Washington D.C. : Island Press.

- Camagni, R. (2002). On the Concept of Territorial Competitiveness: Sound or Misleading? *Urban Studies*, 39(13), 2395-2411.
- Campagne des villes européennes durables. (2006). *Documents clés 1994-1999*. Bruxelles : Campagne des villes européennes durables. Récupéré de <http://www.v1.agora21.org/a21local/campdocfr.pdf>
- Campanhoult, L.v., Quivy, R. et Marquet, J. (2011). *Manuel de recherche en sciences sociales*. (4e éd. rev. et augm. éd.). Paris : Dunod.
- Cazalais, N., Nadeau, R. et Beaudet, G. (1999). *L'espace touristique*. Sainte-Foy : Presses de l'Université du Québec.
- Cazes, G. et Potier, F. (1996). *Le tourisme urbain*. Paris : Presses universitaires de France.
- CCE. (2014) *Accord nord-américain de coopération dans le domaine de l'environnement*. Récupéré le 20-04-2015 de http://www.cec.org/Page.asp?PageID=1226&SiteNodeID=567&AA_SiteLanguageID=2
- CEDD. (2007). *Rapport du commissaire à l'environnement et au développement durable à la Chambre des communes*. Ottawa, Ontario : Bureau du vérificateur général du Canada. Récupéré de http://www.oag-bvg.gc.ca/internet/docs/c20071000c_f.pdf
- Chapuis, A., Ceriani Sebergondi, G., Coëffé, V., Duhamel, P., Fagnoni, É., Gaugue, A., Gay, J.-C., Hélon, C., Knafo, R., Pébarthe-Désiré, H., Sacreau, I., Stock, M., Vacher, L. et Violier, P. (2011). *Tourismes 3 : La révolution durable*. Paris : Belin.
- Charte d'Aalborg. (1994). *Charte des villes européennes pour la durabilité*. Aalborg, Danemark : Conférence européenne sur les villes durables.
- Charte d'Aalborg +10. (2004). *Charte des villes européennes pour la durabilité, INSPIRING FUTURES*. Aalborg, Danemark : 4e Conférence européenne sur les villes durables.
- Chauvin, P.-M. (2010). *Le marché des réputations. Une sociologie du monde des vins de Bordeaux*. France.

- Chevrier, F.-G. et Clair-Saillant, M. (2006). Renouveau du tourisme culturel : que reste-t-il du «touriste»? *Téoros*, 25(2), 72-74. Récupéré de <http://teoros.revues.org/1443>
- CIDD. (2002). *Rapport du Québec sur le développement durable*. Québec : Comité interministériel sur le développement durable.
- Cité des civilisations du vin. (2014). *Cité des civilisations du vin - Bordeaux*. Bordeaux
- Cités et gouvernements locaux unis. (2010). *La culture : quatrième pilier du développement durable*. : Cités et gouvernements locaux unis.
- Clarimont, S. et Vlès, V. (2010). Espaces publics touristiques urbains et développement durable : principes d'aménagement, usages et tensions. Une analyse du cas de Barcelone (Espagne). Dans Clivaz, C., Nahrath, S. et Stock, M. (dir.), *Tourisme, urbanité, durabilité* (p. 11-29). Lausanne : Observatoire universitaire de la Ville et du Développement durable.
- Clason, D.L. et Dormody, T.J. (1994). Analyzing Data Measured By Individual Likert-Type Items. *Journal of Agricultural Education*, 35(4), 5.
- Club of Rome. (2015) *The story of the Club of Rome*. Récupéré le 17-04-2015 de <http://www.clubofrome.org/?p=375>
- CMQ. (2004). *Plan de gestion des matières résiduelles de la Communauté métropolitaine de Québec Rive-Nord*. : Communauté métropolitaine de Québec. Récupéré de https://www.ville.quebec.qc.ca/publications/docs_ville/pgmr_tablematieres.pdf
- CMQ. (2013). *Bâtir 2031. Structurer, attirer, durer. Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec (PMAD)*. Québec, Québec : Communauté métropolitaine de Québec. Récupéré de http://www.cmquebec.qc.ca/_media/document/891/pm-pmad-en-vigueur.pdf
- CMQ. (2014a) *Compétences*. Récupéré le 25-04-2015 de <http://www.cmquebec.qc.ca/communaute-metropolitaine-quebec/competences>
- CMQ. (2014b) *Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)*. Récupéré le 25-04-2015 de <http://www.cmquebec.qc.ca/amenagement-territoire/pmad>

- CMQ. (2014c) *Territoire*. Récupéré le 25-04-2015 de <http://www.cmquebec.qc.ca/communaute-metropolitaine-quebec/territoire>
- Collin, J.-P. et Hamel, P. (2011). Gouverner les villes dans un contexte mondialisé. Dans Cloutier, G., Collin, J.-P. et Poitras, C. (dir.), *Dix ans d'études urbaines au Québec : bilan et perspectives d'avenir* (p. 5-24). Québec : Presses de l'Université Laval.
- Comité 21. (2015) *Le comité 21*. Récupéré le 21-04-2015 de <http://www.comite21.org/comite21/index.html>
- Comité français pour le Sommet mondial du développement durable. (2002). *Livre blanc des acteurs français de développement durable*. France : Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et Ministère des affaires étrangères, de la coopération et de la francophonie.
- Commission de la capitale nationale. (2015) *Ma capitale : 365 jours d'exposition à ciel ouvert*. Récupéré le 25-04-2015 de <http://www.capitale.gouv.qc.ca/>
- Commission des communautés européennes. (1990). *Livre vert sur l'environnement urbain*. Luxembourg : Office des publications officielles des communautés européennes.
- Commission européenne. (1997). *La question urbaine : Orientations pour un débat européen*. Bruxelles : Commission européenne. Récupéré de http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/communic/pdf/urban/urban_197_fr.pdf
- Conseil canadien des ministres des ressources et de l'environnement. (1987). *Rapport du Groupe de travail national sur l'environnement et l'économie* Downview, Ontario
- Conseil Européen des Urbanistes. (2003). *La Nouvelle Charte d'Athènes 2003. La Vision du Conseil Européen des Urbanistes sur Les Villes du 21ème siècle.* : Conseil Européen des Urbanistes (CEU). Récupéré de <http://www.urbanistes.com/charte-des-villes-ceu-16.html>
- COP21. (2015) *Paris 2015. UN climate change conference. COP21-CMP11*. 2015-07-10 de <http://www.cop21.gouv.fr/fr>

- Cracolici, M.F. et Nijkamp, P. (2009). The attractiveness and competitiveness of tourist destinations: A study of Southern Italian regions. *Tourism Management*, 30(3), 336-344.
- Creswell, J.W. et Plano Clark, V.L. (2011). *Designing and conducting mixed methods research*. (2nd éd.). Los Angeles : SAGE Publications.
- Crompton, J.L. (1979). Motivations for pleasure vacation. *Annals of Tourism Research*, 6(4), 408-424.
- Crompton, J.L. et McKay, S.L. (1997). Motives of visitors attending festival events. *Annals of Tourism Research*, 24(2), 425-439.
- Cronon, W. (1996). *Uncommon Ground: Rethinking the Human Place in Nature*. New York & London : Norton.
- Crouch, G. (2011). Destination Competitiveness: An Analysis of Determinant Attributes. *Journal of Travel Research*, 50(1), 27.
- CUB. (2003a). *Enjeux*. Bordeaux : Communauté urbaine de Bordeaux (Bordeaux Métropole).
- CUB. (2003b). *Rapport d'activité 2002*. Bordeaux : Communauté urbaine de Bordeaux (Bordeaux Métropole).
- CUB. (2004). *Programme d'habitat communautaire 2002-2006*. Bordeaux : Communauté urbaine de Bordeaux (Bordeaux Métropole).
- CUB. (2005). *Rapport d'activité 2004*. Bordeaux : Communauté urbaine de Bordeaux (Bordeaux Métropole).
- CUB. (2006). *Rapport d'activité 2005*. Bordeaux : Communauté urbaine de Bordeaux (Bordeaux Métropole).
- CUB. (2007). *Rapport d'activité 2006*. Bordeaux : Communauté urbaine de Bordeaux (Bordeaux Métropole).
- CUB. (2008). *Rapport d'activité 2007*. Bordeaux : Communauté urbaine de Bordeaux (Bordeaux Métropole).
- CUB. (2009a). *Enquête Ménages Déplacements réalisée dans l'agglomération Bordelaise en 2008-2009* Bordeaux : Communauté urbaine de Bordeaux (Bordeaux Métropole). Récupéré de <http://www.bordeaux->

metropole.fr/sites/default/files/PDF/deplacements/enquete_menages_deplacements/enquete_deplacements_menages_complet.pdf

- CUB. (2009b). *Rapport annuel d'activité 2008*. Bordeaux : Communauté urbaine de Bordeaux (Bordeaux Métropole).
- CUB. (2011a). *Rapport annuel d'activité 2010*. Bordeaux : Communauté urbaine de Bordeaux (Bordeaux Métropole).
- CUB. (2011b). *Schéma métropolitain de développement économique*. Bordeaux : Communauté urbaine de Bordeaux (Bordeaux Métropole).
- CUB. (2012a). *5 sens pour un Bordeaux Métropolitain*. Bordeaux : Communauté urbaine de Bordeaux (Bordeaux Métropole).
- CUB. (2012b). *Agenda 21 vers une agglomération durable*. Bordeaux : Communauté urbaine de Bordeaux (Bordeaux Métropole).
- CUB. (2012c). *Rapport annuel d'activité 2011*. Bordeaux : Communauté urbaine de Bordeaux (Bordeaux Métropole).
- CUB. (2013). *Rapport annuel d'activité 2012*. Bordeaux : Communauté urbaine de Bordeaux (Bordeaux Métropole).
- CUB. (2014). *Rapport annuel d'activité 2013*. Bordeaux : Communauté urbaine de Bordeaux (Bordeaux Métropole).
- CUB. (2015a) *L'art dans la ville*. Récupéré le 2015-07-13 de <http://www.bordeaux-metropole.fr/l-art-dans-la-ville>
- CUB. (2015b) *Les Refuges périurbains*. Récupéré le 2015-03-19 de <http://www.bordeaux-metropole.fr/nature-cadre-de-vie/les-refuges-periurbains>
- CUB. (2015c) *Objectifs : qu'est ce qu'un PLU ?* Récupéré le 2015-18-06 de <http://www.bordeaux-metropole.fr/plan-local-d-urbanisme-plu/objectifs-qu-est-ce-qu-un-plu>
- CUB. (2015d) *PLU : le dossier*. Récupéré le 2015-18-06 de <http://www.bordeaux-metropole.fr/plan-local-d-urbanisme-plu/plu-le-dossier>
- d'Astous, A. (2002). *Comportement du consommateur*. Montréal : Chenelière McGraw-Hill.

- Dabitch, C. (2004). *Le tramway de Bordeaux : une histoire*. Bordeaux : Éditions Sud Ouest.
- Dann, G.M.S. (1981). Tourist motivation an appraisal. *Annals of Tourism Research*, 8(2), 187-219.
- Daskalopoulou, I. et Petrou, A. (2009). Urban tourism competitiveness: Networks and the regional asset base. *Urban Studies*, 46(4), 779-801.
- DCMS/CITF. (1998). *Creative Industries - Mapping Document*. Londres : Creative Industries Task Force (CITF) et Department of Culture, Media and Sports (DCMS). Récupéré de <https://www.gov.uk/government/publications/creative-industries-mapping-documents-1998>
- Deisting, F. et Paumard, P. (2012). Développement durable et attractivité des territoires. *Marché et organisations*, 2(16), 53-75.
- Dekhili, S. et Akli Achabou, M. (2014). La perception de l'écotourisme : Complexité sémantique et attentes des consommateurs *RIMHE*, 1(10), 37-57.
- Demen-Meyer, C. (2005). Le tourisme : essai de définition *Management & Avenir*, 1(3), 7-25.
- Demers, J. (2007). *Le développement touristique, une vision environnementale*. Québec : Éditions GID.
- Desjardins, L. et Gariépy, M. (2005). Le poids du réseau dans, ou contre le projet urbain ? L'exemple de deux projets majeurs dans la région de Montréal. *Flux*, 2(60-61), 35-49.
- DeVellis, R.F. (2012). *Scale development : theory and applications*. (3rd ed.. éd.). Los Angeles, Calif. : Los Angeles, Calif. : SAGE.
- Dittmar, H. et Ohland, G. (2004). *The new transit town : best practices in transit-oriented development*. Washington, DC : Island Press.
- Dodds, R. et Joppe, M. (2001). Promoting urban green tourism: The development of the other map of Toronto. *Journal of Vacation Marketing*, 7(3), 261-267.
- Dodds, R. et Joppe, M. (2003). The application of ecotourism to urban environments. [Article]. *Tourism (13327461)*, 51(2), 157.

- Donald, G. (1993). Planning for tourism business districts. *Annals of Tourism Research*, 20(3), 583-600.
- DREAL Aquitaine. (2013). *DREAL Aquitaine, des compétences pour un territoire durable. Rapport d'activité 2013*. Bordeaux, France : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'Aquitaine. Récupéré de http://www.aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/WEB-Rapport-DREAL_cle2b1fc1.pdf
- DREAL Aquitaine. (2015) *Développement durable en action*. Récupéré le 2015-06-24 de <http://www.aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/agendas-21-r198.html>
- Dubet, F. (1994). *Sociologie de l'expérience*. Paris : Éditions du Seuil.
- Dubois, G. et Ceron, J.-P. (2001). Enjeux sociaux et environnementaux du développement du tourisme urbain. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine décembre*(5), 831-860.
- Duhamel, P., Gay, J.-C., Knafou, R., Lazzarotti, O., Sacareau, I., Stock, M. et Violier, P. (2008). *Tourismes 1 : Lieux communs*. Paris : Belin.
- Duhamel, P. et Knafou, R. (2007). *Mondes urbains du tourisme*. Paris : Belin.
- Duyck, J.-Y. (1977). *Une contribution à la renaissance du centre-ville de Bordeaux les rues piétonnes : étude préliminaire des comportements et des opinions*. Bordeaux : Université de Bordeaux Institut d'Administration des Entreprises.
- Dwyer, L., Forsyth, P. et Spurr, R. (2006). Assessing the Economic Impacts of Events: A Computable General Equilibrium Approach. *Journal of Travel Research*, 45(1), 59-66.
- Edwards, D., Griffin, T. et Hayllar, B. (2008). Urban Tourism Research: Developing an Agenda. *Annals of Tourism Research*, 35(4), 1032-1052.
- Emelianoff, C. (2005). La ville en quête de transversalité. Dans Mathieu, N. et Guermont, Y. (dir.), *La ville durable, du politique au scientifique* (Indisciplines éd., p. 129-142). Paris : Cemagref.
- Emelianoff, C. (2007a). La ville durable : l'hypothèse d'un tournant urbanistique en Europe. *L'Information géographique*, 71(3), 48-65.

- Emelianoff, C. (2007b). Les différents visages de la ville durable : Qu'est-ce qu'une ville durable? Dans Offner, J.-M. et Pourchez, C. (dir.), *Problèmes politiques et sociaux, la ville durable, perspectives française et européennes* (No. 933 éd., p. 27-30). Paris : La documentation Française.
- Emelianoff, C. et Stegassy, R. (2010). *Les pionniers de la ville durable*. Paris : Autrement.
- Environnement Canada. (2010). *Planifier un avenir durable – Stratégie fédérale de développement durable pour le Canada 2010-2013*. Gatineau, Québec, Canada : Bureau du développement durable, Environnement Canada. Récupéré de https://www.ec.gc.ca/dd-sd/F93CD795-0035-4DAF-86D1-53099BD303F9/FSDS_fr.pdf
- Environnement Canada. (2011) *Retrait du Canada du Protocole de Kyoto*. Récupéré le 23-04-2015 de <https://www.ec.gc.ca/Publications/default.asp?lang=Fr&n=EE4F06AE-1&xml=EE4F06AE-13EF-453B-B633-FCB3BAECEB4F&offset=3&toc=show>
- Environnement Canada. (2013). *Planifier un avenir durable – Stratégie fédérale de développement durable pour le Canada 2013-2016*. Gatineau, Québec, Canada : Bureau du développement durable, Environnement Canada. Récupéré de https://www.ec.gc.ca/dd-sd/A22718BA-0107-4B32-BE17-A438616C4F7A/1339_FSDS2013-2016_f_v10.pdf
- Équiterre. (2011) *Lutte aux changements climatiques : le Québec avance et le Canada recule* Récupéré le 23-04-2015 de <http://www.equiterre.org/choix-de-societe/dossier/lutte-aux-changements-climatiques-le-quebec-avance-et-le-canada-recule>
- Ernst, I.d. et Sougareva, N.c. (2002). *Cultures urbaines et développement durable*. Paris : Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement.
- Fainstein, S.S. (1999). Can we make the cities we want? Dans Beauregard, R. A. et Body-Gendrot, S. (dir.), *The urban moment cosmopolitan essays on the late-20th-century city. Urban affairs annual reviews* 49 (p. 249-272). Thousand Oaks, Calif. : Sage.
- Fainstein, S.S. et Judd, D.R. (1999). *The tourist city*. New Haven, CT : Yale University Press.

- Fayolle, R. et Tanguay, G. (2011). Les indicateurs de développement durable et l'aménagement du territoire. [ressource électronique]. *Télescope*, 17(2), 49-70.
- FEDER Aquitaine. (2015) *Le site des programmes européens en Aquitaine. Environnement / Développement durable*. Récupéré le 2015-06-24 de <http://www.europe-en-aquitaine.fr/environnement-developpement-durable-0>
- Ferguson, G.A. et Takane, Y. (1989). *Statistical analysis in psychology and education*. (6th ed éd.). New York ; Montréal : McGraw-Hill.
- Filloz, V. et Colomb, V. (2011). De l'étiquette à la marque : la labellisation comme unificateur des projets territoriaux ? *Développement durable et territoires*, 2(2), 1-10.
- Fodness, D. (1994). Measuring tourist motivation. *Annals of Tourism Research*, 21(3), 555-581.
- Fondation Le Corbusier et Bonaiti, M. (2004). *Le Corbusier et la nature : IIIe Rencontre de la Fondation Le Corbusier*. Paris : Fondation Le Corbusier : Éditions de la Villette.
- Forsyth, T. (1997). Environmental Responsibility and Business Regulation: The Case of Sustainable Tourism. *The Geographical Journal*, 163(3), 270-280.
- Fortin, F. et Gagnon, J. (2010). *Fondements et étapes du processus de recherche : méthodes quantitatives et qualitatives*. (2e éd. éd.). Montréal : Chenelière Éducation.
- Fourastié, J. (1979). *Les trente glorieuses ou La révolution invisible : de 1946 à 1975*. Paris : Paris A. Fayard.
- François-Lecompte, A. et Prim-Allaz, I. (2009). Les Français et le tourisme durable : proposition d'une typologie. *Management & Avenir*, 9(29), 308-306.
- François-Lecompte, A. et Prim-Allaz, I. (2011). Les Français et le tourisme durable : Étude des représentations. *Décisions Marketing*(64), 47-58.
- François-Lecompte, A., Prim-Allaz, I. et Durif, F. (2013). Le tourisme durable : les sept clés du succès. *Gestion*, 38(3), 84-96.
- Freeman, R.E. (1984). *Strategic management a stakeholder approach*. Boston ; Toronto : Pitman.

- Gagnon, Y.-C. (2005). *L'étude de cas comme méthode de recherche : guide de réalisation*. Sainte-Foy : Presses de l'Université du Québec.
- Gans, H.J. (1968). *People and plans essays on urban problems and solutions*. New York : Basic Books.
- Garat, I., Gravari-Barbas, M. et Veschambre, V. (2008). Préservation du patrimoine bâti et développement durable : une tautologie ? Les cas de Nantes et Angers. *Développement durable et territoires*, 4.
- Gauthier, B. et Beaud, J.-P. (2009). *Recherche sociale : de la problématique à la collecte des données*. (5e éd.). Québec : Presses de l'Université du Québec.
- Gauthier, M. (2008). Développement urbain durable, débat public et urbanisme à Montréal. Dans Gariépy, M., Trépanier, M.-O. et Gauthier, M. (dir.), *Renouveler l'aménagement et l'urbanisme : planification territoriale, débat public et développement durable* (p. 163-199). Montréal : Presses de l'Université de Montréal.
- Gee, C.Y., Makens, J.C. et Choy, D.J.L. (1997). *The travel industry*. (3rd éd.). New York : J. Wiley.
- Gehl, J. (2012). *Pour des villes à échelle humaine*. Montréal : Montréal : Les Éditions Écosociété.
- Gendron, C. et Revérêt, J.-P. (2000). Le développement durable. Dans *Économie et Société* (p. 111-124). Paris : Développement croissance et progrès.
- Gheziel, E. et Heliot, R. (2010). Les mots de la "ville durable" : exploration et essai de typologie. Dans Heliot, R. et CÉDIS (dir.), *Ville durable et écoquartiers* (p. 22-27). Montreuil : Centre d'écodéveloppement & d'initiative sociale (Paris).
- Gibbons, J.D. et Chakraborti, S. (2014). Nonparametric Statistical Inference. Dans Lovric, M. (dir.), *International Encyclopedia of Statistical Science* (p. 977-979) : Springer Berlin Heidelberg.
- Gibson, A., Dodds, R., Joppe, M. et Jamieson, B. (2003). Ecotourism in the city? Toronto's Green Tourism Association. [Article]. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 15(6), 324-327. hoh.
- Gibson, R.B. et Hassan, S. (2005). *Sustainability assessment : criteria and processes*. London : Earthscan.

- GIEC. (2014). *Climate Change 2014: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change* Dans (eds.), C. W. T. R. K. P. a. L. A. M. (dir.). Genève, Suisse : Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat Récupéré de http://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar5/syr/SYR_AR5_FINAL_full.pdf
- GIEC. (2015, 20-04-2015) *À propos.* de https://www.ipcc.ch/home_languages_main_french.shtml
- Gnoth, J. (1997). Tourism motivation and expectation formation. *Annals of Tourism Research*, 24(2), 283-304.
- Goodall, B. et Ashworth, G.J. (1988). *Marketing in the tourism industry : the promotion of destination regions*. London : Croom Helm.
- Gotham, K.F. (2007). (Re)Branding the Big Easy. *Urban Affairs Review*, 42(6), 823-850.
- Gouvernement du Canada. (2013) *L'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA)*. Récupéré le 20-04-2015 de <http://www.international.gc.ca/trade-agreements-accords-commerciaux/agr-acc/nafta-alena/info.aspx?lang=fra>
- Gouvernement du Canada. (2014). *Mesures prises par le Canada pour contrer les changements climatiques.* : Gouvernement du Canada. Récupéré de http://www.climatechange.gc.ca/Content/7/2/F/72F16A84-425A-4ABD-A26E-8008B6020FE7/2674_COP20_ClimateC_action_factsheet_F_05.pdf
- Gouvernement du Québec. (2014). *Population immigrée au Québec et dans les régions en 2011 : caractéristiques générales.* (Enquête nationale auprès des ménages (ENM) de 2011, données ethnoculturelles). : Direction de la recherche et de l'analyse prospective du ministère de l'Immigration, de la Diversité et de l'Inclusion.
- Gravari, B. (1998). Belle, propre, festive et sécurisante : l'esthétique de la ville touristique. *Norois*, 175-193. *Persée* <http://www.persee.fr>.
- Greenberg, M. (2000). Branding Cities: A Social History of the Urban Lifestyle Magazine. *Urban Affairs Review*, 36(2), 228-263.
- Grewal, S.S. et Grewal, P.S. (2012). Can cities become self-reliant in food? *Cities*, 29(1), 1-11.

- Groupe d'experts sur l'environnement urbain. (1996). *Villes durables européennes* Bruxelles, Belgique : Commission européenn. Récupéré de <http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/rport-fr.pdf>
- Guet, J.-F. (2008). *Le tramway, axe central du projet urbain de Bordeaux*. Bordeaux : CERTU.
- Guez, L. (2015, 2015-06-24). Les Français et l'argent : des relations compliquées ! *Echos Business*. Récupéré de <http://www.lesechos.fr/enjeux/les-plus-denjeux/idees/021160432897-les-francais-et-largent-des-relations-compliquees-1131298.php#>
- Gunn, C.A. (1972). *Vacationscape designing tourist regions*. Austin : University of Texas at Austin Bureau of Business Research.
- Gunn, C.A. (1997). *Vacationscape developing tourist areas*. (3rd éd.). Washington : Taylor & Francis.
- Gursoy, D., Chi, C.G. et Dyer, P. (2010). Locals' Attitudes toward Mass and Alternative Tourism: The Case of Sunshine Coast, Australia. *Journal of Travel Research*, 49(3), 381-394.
- Gursoy, D. et Rutherford, D.G. (2004). Host attitudes toward tourism: An Improved Structural Model. *Annals of Tourism Research*, 31(3), 495-516.
- Hall, C.M. et Higham, J.E.S. (2005). *Tourism, recreation, and climate change*. Clevedon : Channel View Publications.
- Hall, C.M. et Page, S. (2009). Progress in Tourism Management: From the geography of tourism to geographies of tourism – A review. *Tourism Management*, 30(1), 3-16.
- Hall, P.G. et Ward, C. (1998). *Sociable cities the legacy of Ebenezer Howard*. Chichester ; Toronto : J. Wiley.
- Hamel, P. (2010). Les métropoles et la nouvelle critique urbaine. *Métropoles*, 7. Récupéré de <http://metropoles.revues.org/4317>
- Hanovre, L.A.d. (2000). *Lancé par les Maires européens à l'aube du XXIe siècle*. Hanovre, Allemagne : Troisième conférence européenne des villes durables. Récupéré de http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/hancall_fr.pdf

- Haughton, G. (1997). Developing sustainable urban development models. *Cities*, 14(4), 189-195.
- Hayllar, B., Griffin, T. et Edwards, D. (2008). *City spaces--tourist places : urban tourism precincts*. (1st éd.). Amsterdam : Butterworth-Heinemann.
- Hedlund, T. (2011). The impact of values, environmental concern, and willingness to accept economic sacrifices to protect the environment on tourists' intentions to buy ecologically sustainable tourism alternatives. *Tourism and Hospitality Research*, 11(4), 278-288.
- Hoyle, B.S., Pinder, D. et Husain, M.S. (1988). **Revitalising the waterfront international dimensions of dockland redevelopment*. London : Belhaven Press.
- Hudon, R., Poirier, C. et Yates, S. (2008). Participation politique, expressions de la citoyenneté et formes organisées d'engagement : la contribution des coalitions à un renouvellement des conceptions et des pratiques. *Politique et Sociétés*, 27(3), 165-185.
- Huriot, J.-M. et Bourdeau-Lepage, L. (2009). *Économie des villes contemporaines*. Paris : Economica.
- IISD. (2013a) *Politique nord-américaine en matière de climat et d'énergie*. Récupéré le 20-04-2015 de https://www.iisd.org/climate/north_american/default_fr.asp
- IISD. (2013b) *Regulating Carbon Emission in Canada*. Récupéré le 24-04-2015 de https://www.iisd.org/climate/north_american/regulating_carbon.aspx
- IISD. (2015) *About IISD*. Récupéré le 20-04-2015 de <http://www.iisd.org/about/>
- Ingram, G.K. (1998). Patterns of Metropolitan Development: What Have We Learned? *Urban Studies*, 35(7), 1019-1035.
- INSEE. (2000). Les déplacements dans l'agglomération bordelaise. *Le quatre page INSEE Aquitaine*, 84(Mai), 1-4.
- INSEE. (2012) *Régions, départements et villes de France*. Récupéré le 2015-06-26 de http://www.insee.fr/fr/themes/theme.asp?theme=1&sous_theme=2
- INSEE. (2013). *Les revenus et le patrimoine des ménages* Dans Revenu, F. t. (dir.). : Institut nationale de la statistique et des études économiques. Récupéré de http://insee.fr/fr/ffc/docs_ffc/ref/REVPMEN13e_FLo1rev.pdf

- INSEE. (2014) *En résumé - Aquitaine*. Récupéré le 2015-06-25 de <http://www.insee.fr/fr/regions/aquitaine/default.asp?page=faitsetchiffres/presentation/presentation.htm>
- Iso-Ahola, S.E. (1980). *The social psychology of leisure and recreation*. Dubuque, Iowa : W. C. Brown.
- ISQ. (2014a). *Le Québec chiffres en main*. Dans 2014, É. (dir.). Québec : Gouvernement du Québec, Institut de la statistique du Québec.
- ISQ. (2014b). *Panorama des régions du Québec Édition 2014*. : Gouvernement du Québec, Institut de la statistique du Québec.
- Jackson, K.T. (1985). *Crabgrass frontier the suburbanization of the United States*. New York : Oxford University Press.
- Jan, B. et Beesau, H. (2010). Construire le tourisme à l'échelle métropolitaine : un enjeu majeur. Dans Lamand, T. (dir.), *Ville, urbanisme & tourisme* (p. 107-113). Paris : Éditions touristiques européennes.
- Jansen-Verbeke, M. (1986). Inner-city tourism: Resources, tourists and promoters. *Annals of Tourism Research*, 13(1), 79-100.
- Jansson, A. (2005). Re-encoding the Spectacle: Urban Fatefulness and Mediated Stigmatisation in the 'City of Tomorrow'. *Urban Studies*, 42(10), 1671-1691.
- Jollivet, M. (2001). *Le développement durable, de l'utopie au concept : de nouveaux chantiers pour la recherche*. Paris : Elsevier.
- Jönsson, C. et Devonish, D. (2008). Does Nationality, Gender, and Age Affect Travel Motivation? a Case of Visitors to The Caribbean Island of Barbados. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 25(3-4), 398-408.
- Judd, D.R. (1999). Constructing the tourist bubble. Dans Fainstein, S. S. et Judd, D. R. (dir.), *The tourist city* (p. 35-53). New Haven, CT : Yale University Press.
- Kadri, B. (2012). Réflexions sur l'épistémologie du tourisme. La perspective constructiviste. Dans Morisset, L. K., Sarrasin, B. et Éthier, G. (dir.), *Épistémologie des études touristiques* (p. 25-50). Québec : Presses de l'Université du Québec.

- Kadri, B., Khomsi, M.R. et Bondarenko, M. (2011). Le concept de destination : diversité sémantique et réalité organisationnelle. *Téoros*, 30(1), 12-24.
- Kahn, M.E. (2006). *Green cities : urban growth and the environment*. Washington, D.C. : Brookings Institution Press.
- Kamal-Chaoui, L. et Robert, A.R. (2009). *Competitive Cities and Climate Change*. Dans OECD (dir.). (Regional Development Working Papers N° 2). : OCDE.
- Kaplanidou, K., Karadakis, K., Gibson, H., Thapa, B., Walker, M., Geldenhuys, S. et Coetzee, W. (2013). Quality of Life, Event Impacts, and Mega-Event Support among South African Residents before and after the 2010 FIFA World Cup. *Journal of Travel Research*, 52(5), 631-645.
- Katz, D. (1960). The Functional Approach to the Study of Attitudes. *Public Opinion Quarterly*, 24(2), 163-204.
- Katz, P., Scully, V.J. et Bressi, T.W. (1994). *The new urbanism toward an architecture of community*. New York ; Montréal : McGraw-Hill.
- Keivani, R. (2010). A review of the main challenges to urban sustainability. *International Journal of Urban Sustainable Development*, 1(1-2), 5-16.
- Kelly, J., Haider, W., Williams, P.W. et Englund, K. (2007). Stated preferences of tourists for eco-efficient destination planning options. *Tourism Management*, 28(2), 377-390.
- Kelly, J., Haider, W. et Williams, P.W. (2007). A Behavioral Assessment of Tourism Transportation Options for Reducing Energy Consumption and Greenhouse Gases. *Journal of Travel Research*, 45(3), 297-309.
- Knafou, R. (2007). L'urbain et le tourisme : une construction laborieuse Dans Duhamel, P. et Knafou, R. (dir.), *Mondes urbains du tourisme* (p. 366). Paris : Belin.
- Kotler, P., Haider, D.H. et Rein, I.J. (1993). *Marketing places attracting investment, industry, and tourism to cities, states, and nations*. New York et Toronto : Free Press Maxwell Macmillan Canada.
- Kozak, M. (2002). Comparative analysis of tourist motivations by nationality and destinations. *Tourism Management*, 23(3), 221-232.

- Laborde, P. (1998). *Bordeaux métropole régionale, ville internationale?* Paris : La Documentation française.
- Ladwein, R. (1999). *Le comportement du consommateur et de l'acheteur*. Paris : Économica.
- Laigle, L. (2007). Les paradoxes de l'attractivité urbaine. Dans Offner, J.-M. et Pourchez, C. (dir.), *Problèmes politiques et sociaux, la ville durable, perspectives française et européennes* (No. 933 éd., p. 21-26). Paris : La documentation Française.
- Lamic, J.-P. (2008). *Tourisme durable : utopie ou réalité? : comment identifier les voyageurs et voyageurs éco-responsables?* Paris : L'Harmattan.
- Lansing, P. et Vries, P.D. (2007). Sustainable Tourism: Ethical Alternative or Marketing Ploy? *Journal of Business Ethics*, 72(1), 77-85.
- Laroche, C. et Hermet, P. (2010). De la prise en compte du tourisme dans le succès d'un projet de ville. Dans Lamand, T. (dir.), *Ville, urbanisme & tourisme* (p. 8-15). Paris : Éditions touristiques européennes.
- Lauriol, J. (2004). Le développement durable à la recherche d'un corps de doctrine *Revue française de gestion*, 5(152), 137-150.
- Lavadinho, S. et Winkin, Y. (2005). Quand les piétons saisissent la ville. Éléments pour une anthropologie de la marche appliquée à l'aménagement urbain. (22), 33-41.
- Law, C.M. (1992). Urban Tourism and its Contribution to Economic Regeneration. *Urban Studies*, 29(3-4), 599-618.
- Law, C.M. (2002). *Urban tourism : the visitor economy and the growth of large cities*. (2nd éd.). New York : Continuum.
- Lazzeri, Y. et Moustier, E. (2008). *Le développement durable : du concept à la mesure*. Paris : L'Harmattan.
- Le Corbusier et Giraudoux, J. (1957). *La charte d'athenes avec un discours liminaire de Jean Giraudoux*. Paris : Éditions de Minuit.
- Le Devoir. (2013, 2013-09-12). Enquête nationale auprès des ménages - Prudents, et pour cause! *Le Devoir*. Récupéré de

<http://www.ledevoir.com/economie/actualites-economiques/387167/le-revenu-moyen-familial-quebecois-plus-bas-que-la-moyenne-canadienne>

Lechien, X. (2009). *Tourisme durable : devenir une destination d'excellence*. Liège : Edipro.

Lefebvre, H. (1986). *La production de l'espace*. (3e ed éd.). Paris : Anthropos.

Lefèvre, P. (2008). *Voyage dans l'Europe des villes durables*. : PUCA.

Legifrance. (1976) *Loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature*. de <http://www.legifrance.gouv.fr/>

Legifrance. (1993) *Loi n° 93-24 du 8 janvier 1993 sur la protection et la mise en valeur des paysages* de <http://www.legifrance.gouv.fr/>

Legifrance. (1995a) *Loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement*. de <http://www.legifrance.gouv.fr/>

Legifrance. (1995b) *Loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire*. de <http://www.legifrance.gouv.fr/>

Legifrance. (1996) *Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie*. de <http://www.legifrance.gouv.fr/>

Legifrance. (1999a) *Loi no 99-533 du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire et portant modification de la loi no 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire*. de <http://www.legifrance.gouv.fr/>

Legifrance. (1999b) *Loi no 99-586 du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale*. de <http://www.legifrance.gouv.fr/>

Legifrance. (2000) *Loi 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains*. de <http://www.legifrance.gouv.fr/>

Legifrance. (2002) *Loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité*. de <http://www.legifrance.gouv.fr/>

- Legifrance. (2003) *Décret n° 2003-145 du 21 février 2003 portant création du comité interministériel pour le développement durable*. de <http://www.legifrance.gouv.fr/>
- Legifrance. (2005) *Loi constitutionnelle n° 2005-205 du 1er mars 2005 relative à la Charte de l'environnement*. de <http://www.legifrance.gouv.fr/>
- Lehto, X.Y., O'Leary, J.T. et Morrison, A.M. (2002). Do psychographics influence vacation destination choices? A comparison of British travellers to North America, Asia and Oceania. *Journal of Vacation Marketing*, 8(2), 109-125.
- Leiper, N. (1990). Tourist attraction systems. *Annals of Tourism Research*, 17(3), 367-384.
- Lejoux, P. (2006). L'analyse de la géographie des flux touristiques en France métropolitaine : un autre regard sur l'attractivité des territoires *Flux*, 3(63), 33-46.
- Lespinasse-Taraba, C. et Leonhardt, C. (2011). En ville aussi, les clients sont sensibles à une offre touristique durable. *Cahier Espaces*, 110, 70-72.
- Lévy, A. (2009). La « ville durable ». Paradoxes et limites d'une doctrine d'urbanisme émergente. *Esprit*, 12(Décembre), 136-153.
- Lévy, J. (2010). Le développement urbain durable entre consensus et controverse. *L'Information géographique* 74(3), 39-50.
- Lew, A.A. (1987). A framework of tourist attraction research. *Annals of Tourism Research*, 14(4), 553-575.
- Lew, A.A. (1989). Authenticity And Sense Of Place In The Tourism Development Experience Of Older Retail Districts. *Journal of Travel Research*, 27(4), 15-22.
- Li, F., Liu, X., Hu, D., Wang, R., Yang, W., Li, D. et Zhao, D. (2009). Measurement indicators and an evaluation approach for assessing urban sustainable development: A case study for China's Jining City. *Landscape and Urban Planning*, 90(3-4), 134-142.
- Lominé, L. et Edmunds, J. (2007). *Key Concepts in Tourism* Basingstoke, Hampshire; New York : Palgrave Macmillan.

- Lu, J. et Nepal, S.K. (2009). Sustainable tourism research: an analysis of papers published in the Journal of Sustainable Tourism. [Article]. *Journal of Sustainable Tourism*, 17(1), 5-16.
- Lutz, J. (2005, 10 novembre). [Cultural Tourism: Trends and Prospects].
- Mairie de Bordeaux. (1996). *Charte des paysages*. Bordeaux : Direction des parcs, des jardins et des rives Récupéré de <http://www.bordeaux.fr/p8351/charte-des-paysages>
- Mairie de Bordeaux. (2008). *Agenda 21*. Bordeaux : Délégation au développement durable.
- Mairie de Bordeaux. (2009). *3ème Projet social Bordeaux 2009-2013*. Bordeaux : Solidarité, Santé et Seniors. Récupéré de <http://www.bordeaux.fr/images/ebx/fr/groupePiecesJointes/20007/3/pieceJointeSpec/74237/file/ProjetSocial3.pdf>
- Mairie de Bordeaux. (2010a). *2030 : vers le Grand Bordeaux, une métropole durable*. Bordeaux : Direction générale de l'aménagement et de l'urbanisme.
- Mairie de Bordeaux. (2010b). *Charte de la construction durable* Bordeaux : Direction générale de l'aménagement. Récupéré de http://www.bordeaux.fr/images/ebx/fr/groupePiecesJointes/35221/1/pieceJointeSpec/101629/file/charte_constrcn_durable2010.pdf
- Mairie de Bordeaux. (2011). *Habiter Bordeaux la ville action*. Bordeaux : Direction générale de l'aménagement et de l'urbanisme.
- Mairie de Bordeaux. (2012). *Plan climat énergie territorial (PCET) 2012-2016* Bordeaux : Délégation au développement durable Récupéré de <http://www.bordeaux.fr/images/ebx/fr/groupePiecesJointes/15063/8/pieceJointeSpec/120416/file/pcet-bordeaux-2012-2016.pdf>
- Mairie de Bordeaux. (2013a). *2030 : vers le Grand Bordeaux. Du croissant de lune à la pleine lune*. Bordeaux : Direction générale de l'aménagement et de l'urbanisme.
- Mairie de Bordeaux. (2013b). *Bordeaux Québec, 51 ans de coopération*. (Cap R.I.). : Direction Générale des Relations Internationales Récupéré de http://www.bordeaux.fr/images/ebx/fr/groupePiecesJointes/15060/5/pieceJointeSpec/101001/file/Quebec_SYNT2013.pdf

- Mairie de Bordeaux. (2013c). *Bordeaux, France, Patrimoine mondial de l'Unesco*. Bordeaux : Direction général de l'aménagement
- Mairie de Bordeaux. (2014a). *Agenda 21 et Plan climat énergie territorial Bilan 2009/2013* Bordeaux : Délégation au développement durable Récupéré de http://www.bordeaux.fr/images/ebx/fr/groupePiecesJointes/15063/8/pieceJointeSpec/120419/file/bilan-ag21-pcet-2009-2013_erratum.pdf
- Mairie de Bordeaux. (2014b). *Empreinte et mutations. Vers un Pacte de cohésion sociale et territoriale*. Bordeaux : Délégation de la cohésion sociale et territoriale. Récupéré de <http://www.bordeaux.fr/p84376/pacte-de-cohesion-sociale-et-territoriale>
- Mairie de Bordeaux. (2015a) *Culture*. Récupéré le 2015-07-25 de <http://www.bordeaux.fr/p63866/culture>
- Mairie de Bordeaux. (2015b) *Osez Bordeaux*. Récupéré le 2015-07-12 de <http://osezbordeaux.fr>
- Mairie de Bordeaux. (2015c) *Pont Jacques Chaban-Delmas*. Récupéré le 2015-07-12 de http://www.bordeaux.fr/ebx/pgFicheLieu.psml?_nfpb=true&_pageLabel=pgFicheLieu&classofcontent=lieu&id=31034
- Mak, J. (2004). *Tourism and the economy : understanding the economics of tourism*. Honolulu : University of Hawai'i Press.
- Marcotte, P. et Bourdeau, L. (2010). La promotion des sites du Patrimoine mondial de l'UNESCO : Compatible avec le développement durable ? (French). [Article]. *Revue Management et Avenir*(34), 270-288.
- Mathieu, N. et Guermond, Y. (2005). Introduction : la ville durable, du politique au scientifique. Dans *La ville durable, du politique au scientifique* (p. 11-29). Paris : Éditions Quae.
- Matos-Wasem, R. (2010). La piétonisation des espaces urbains et la marche touristique en ville : réflexions autour et au-delà du « Plan piétons » de la ville de Genève. Dans Clivaz, C., Nahrath, S. et Stock, M. (dir.), *Tourisme, urbanité, durabilité*. Lausanne : Observatoire universitaire de la Ville et du Développement durable.
- McCann, P. (2001). *Urban and regional economics*. Oxford ; Toronto : Oxford University Press.

- McKim, J. (2012). Spectacular infrastructure: The mediatic space of Montreal 'Quartier des spectacles'. *Public*, 23(45), 128-138.
- MDDELCC. (2000). Politique québécoise de gestion des matières résiduelles 1998-2008. *Gazette officielle du Québec*, 132(39), 968-974. Récupéré de <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/matieres/politique1998-2008/politique-mat-res-98-08.pdf>
- MDDELCC. (2015) *Le Québec sur la voie du développement durable*. Récupéré le 11-04-2015 de <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/developpement/voie.htm>
- Meadows, D.H. et Delaunay, J. (1972). *Halte à la croissance / enquête sur le Club de Rome*. Paris : Paris A. Fayard.
- Mercier, G. (2010). Un patrimoine en partage. *Continuité*(126), 34-38.
- Merlin, P. et Choay, F. (2005). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*. (Nouv. éd. mise à jour, 1re éd "Quadrige". éd.). Paris : Presses universitaires de France.
- Merzaghi, F. et Wyss, M. (2009a). Comment une friche ferroviaire se transforme en quartier durable : Le quartier Écoparc à Neuchatel en Suisse. *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement* 9 (2). Récupéré de <http://vertigo.revues.org/8757>
- Merzaghi, F. et Wyss, M. (2009b). Comment une friche ferroviaire se transforme en quartier durable : Le quartier Écoparc à Neuchatel en Suisse. *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement Volume 9 Numéro 2*(2).
- Mihalič, T. (2000). Environmental management of a tourist destination: A factor of tourism competitiveness. *Tourism Management*, 21(1), 65-78.
- Milani, C.R.S. et Keraghel, C. (2009). Développement durable, contestation et légitimité : la perspective des mouvements altermondialistes. *Cahiers des Amériques latines*, 54(55), 137-151.
- Miles, R. et Song, Y.A.N. (2009). "Good" Neighborhoods in Portland, Oregon: Focus on Both Social and Physical Environments. *Journal of Urban Affairs*, 31(4), 491-509.
- Miller, G. (2003). Consumerism in Sustainable Tourism: A Survey of UK Consumers. *Journal of Sustainable Tourism*, 11(1), 17-39.

Miller, G., Rathouse, K., Scarles, C., Holmes, K. et Tribe, J. (2010). Public understanding of sustainable tourism. *Annals of Tourism Research*, 37(3), 627-645.

Ministère de l'écologie, d.d.d.e.d.l.é. (2009). *Le Grenelle de l'environnement. La première loi du Grenelle*. (Le journal du Ministère écologie, énergie, développement durable et mer). Paris, France Récupéré de http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/La_premiere_loi_du_Grenelle.pdf
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/La-premiere-loi-du-Grenelle.html>

Ministère de l'écologie, d.d.d.e.d.l.é. (2010a). *Le Grenelle de l'environnement. La loi Grenelle 2*. (Ministère écologie, développement durable, transport et logement). Paris, France Récupéré de http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Grenelle_Loi-2.pdf
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Loi-Grenelle-2.html>

Ministère de l'écologie, d.d.d.e.d.l.é. (2010b). *Restaurer et valoriser la nature en ville*. Paris : Groupe de co-production. Récupéré de http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/plan_nature_ville_durable2_cle114816.pdf

Ministère de l'écologie, d.d.d.e.d.l.é. (2013) *Qu'est-ce qu'un Agenda 21 local ?* Récupéré le 23-04-2015 de <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Qu'est-ce-qu-un-Agenda-21-local.html>

Ministère de l'écologie, d.d.d.e.d.l.é. (2014) *Le plan d'actions Ville durable*. Récupéré le 22-04-2015 de <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Le-plan-d-actions-Ville-durable.html>

Ministère de l'écologie, d.d.d.e.d.l.é. (2015a) *Eau et Biodiversité. Natura 2000*. Récupéré le 21-04-2015 de <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Natura-2000,2414-.html>

Ministère de l'écologie, d.d.d.e.d.l.é. (2015b) *Les collectivités partenaires*. Récupéré le 23-04-2015 de <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-collectivites-partenaires.html>

Ministère de l'écologie, d.d.d.e.d.l.é. (2015c). *Repères. Chiffres clés du climat France et Monde. Édition 2015*. Paris : Service de l'observation des statistiques.

- Ministère de l'écologie, d.d.d.e.d.l.é. (2015d) *Un référentiel partagé*. Récupéré le 23-04-2015 de <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Un-referentiel-partage.html>
- Ministère de l'environnement. (1990). *Le Plan vert du Canada pour un environnement sain* Canada : Gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada.
- Ministère de la culture et des communications. (2013) *Répertoire du patrimoine culturel du Québec*. 2015-07-15 de <http://www.patrimoine-culturel.gouv.qc.ca/rpcq/accueil.do?methode=afficher>
- Ministère du Tourisme du Québec et Institut de la statistique du Québec. (2008). *Modèle prévisionnel touristique : la démarche d'élaboration* Québec
- Morin, A. (2012, 25 juillet). Québec toujours une oasis pour la sécurité. *La presse*. Récupéré de <http://www.lapresse.ca/le-soleil/actualites/justice-et-faits-divers/201207/24/01-4558616-quebec-toujours-une-oasis-pour-la-securite.php>
- Morin, A. (2015, 16 janvier 2015). Bye bye Écolobus! *Le Soleil*. Récupéré de <http://www.lapresse.ca/le-soleil/actualites/transports/201501/16/01-4835842-bye-bye-ecolobus.php>
- Morin, R., Parazelli, M. et Benali, K. (2008). Conflits d'appropriation d'espaces urbains centraux : prendre en compte les modes de relation des groupes d'acteurs. *Nouvelles pratiques sociales*, 20(2), 142-157.
- Mullins, P. (1991). Tourism Urbanization. *International Journal of Urban and Regional Research*, 15(3), 326-342.
- Murphy, P.E. (1992). Urban Tourism and Visitor Behavior. *American Behavioral Scientist*, 36(2), 200-211.
- Murray, E.J. (1964). *Motivation and emotion*. Englewood Cliffs, N.J. : Prentice-Hall.
- Musson, A. (2010). Revue de littérature sur les indicateurs d'attractivité et de développement durable : Vers un indicateur d'attractivité durable. *Géographie, économie, société*, 12(2), 181-223.
- Mutinda, R. et Mayaka, M. (2012). Application of destination choice model: Factors influencing domestic tourists destination choice among residents of Nairobi, Kenya. *Tourism Management*, 33(6), 1593-1597.

- Nahrath, S. et Stock, M. (2012). Urbanité et tourisme : une relation à repenser. *Espaces et sociétés*, 3(151), 7-14.
- Nation Unies. (1992a). *Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques*. New York : Nations Unies. Récupéré de <http://unfccc.int/resource/docs/convkp/convfr.pdf>
- Nation Unies. (1992b). *Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement*. Rio de Janeiro : Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement Récupéré de http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/sites/odysee-developpement-durable/files/9/Declaration_de_Rio_1992_fr.pdf
- Nation Unies. (1992c). *Plan Action 21. Agenda 21*. Rio de Janeiro : Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement Récupéré de <http://www.un.org/french/events/rio92/agenda21/>
- Nation Unies. (1998). *Protocole de Kyoto. La convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques* Kyoto : Nations Unies. Récupéré de <http://unfccc.int/resource/docs/convkp/kpfrench.pdf>
- Nation Unies. (2002). *Plan d'action de Johannesburg*. Johannesburg : Sommet mondial pour le développement durable. Récupéré de <http://www.v1.agora21.org/johannesburg/rapports/plan-action.pdf>
- Nation Unies, H. (1976). *The Vancouver declaration on human settlement*. Vancouver, Canada : United Nation conference on Human Settlement. Récupéré de <http://unhabitat.org/history-mandate-role-in-the-un-system/>
- Nation Unies, H. (1996). *The Habitat agenda goal and principles, commitments and the global plan of action*. Istanbul, Turkey : United Nation conference « Habitat II ». Récupéré de <http://unhabitat.org/history-mandate-role-in-the-un-system/>
- Nation Unies, H. (2014). *Déclaration de Medellin. Équité comme fondement du développement durable des villes*. Medellin, Colombie : 7ème forum urbain mondial. Récupéré de http://wuf7.unhabitat.org/Media/Default/PDF/Medell%C3%ADn%20Declaration_%20French.pdf
- Nations Unies. (1972) *Déclaration de Stockholm*. Dans *Conférence des nations unies sur l'environnement*. Récupéré le 2014-04-18 de <http://www.unep.org/Documents.Multilingual/Default.asp?DocumentID=97&ArticleID=1503&l=fr>

- Nations Unies. (2014). *World Urbanization Prospects Highlights*. (Revision). New York : Population Division of the Department of Economic and Social Affairs of the United Nations.
- Nijkamp, P. (2008). Factors for Sustainable Urban Development : A Systems Economics View. *Romanian Journal of Regional Science*, 2(1), 1-34.
- Nouveau stade Bordeaux. (2015). *Dossier de presse*. : Nouveau stade Bordeaux. Récupéré de http://www.nouveau-stade-bordeaux.com/fileadmin/user_upload/fichiers/images/Presse/NSB-DossierPresse.BD.pdf
- O'Flaherty, B. (2005). *City economics*. Cambridge, Mass. : Harvard University Press.
- Observatoire de la côte aquitaine. (2015) *La côte sableuse*. Récupéré le 2015-06-25 de <http://littoral.aquitaine.fr/-La-cote-sableuse,26-.html>
- Olszak, E. (2010). Développement durable et attractivité des territoires dans l'Union Européenne, opposition ou convergence ? *Géographie, économie, société*, 12(3), 279-305.
- OMS. (2015) *Healthy Settings* Récupéré le 18-04-2015 de http://www.who.int/healthy_settings/types/cities/en/#
- OMT, OCDE, Commission des communautés européennes et Nations Unies. (2001). *Compte satellite du tourisme : recommandation concernant le cadre conceptuel*.
- ONU. (2015) *UN-Habitat, for a better future*. Récupéré le 18-04-2015 de <http://mirror.unhabitat.org/categories.asp?catid=831>
- Orfeuil, J.-P. (2010). Les écoquartiers peuvent-ils être les supports de mobilités plus durables? Dans Heliot, R. et CÉDIS (dir.), *Ville durable et écoquartiers* (p. 51-56). Montreuil : Centre d'écodéveloppement & d'initiative sociale (Paris).
- OTB. (2003). *Rapport d'activité. Exercice 2003* Bordeaux : Office du tourisme de Bordeaux.
- OTB. (2004). *Rapport d'activité. Exercice 2004* Bordeaux : Office du tourisme de Bordeaux.

- OTB. (2013). *Rapport d'activité. Exercice 2013* Bordeaux : Office du tourisme de Bordeaux.
- OTB. (2014). *Guide de l'écotourisme*. Bordeaux : Office du tourisme de Bordeaux.
- OTB. (2015a) *Bordeaux tourisme et congrès*. Récupéré le 2015-06-17 de <http://fr.bordeaux-tourisme.com/>
- OTB. (2015b). *Dossier de presse. Bordeaux tourisme et congrès*. Bordeaux : Office du tourisme de Bordeaux.
- OTB. (2015c). *Évolution de la fréquentation touristique de 2001 à 2014*. Bordeaux : Office du tourisme de Bordeaux.
- OTQ. (2003). *Écho tourisme STATistiques*. (Bulletin de performance de l'industrie touristique de la région de Québec). Québec : Office du tourisme de Québec,.
- OTQ. (2014). *Écho tourisme STATistiques*. (Bulletin de performance de l'industrie touristique de la région de Québec). Québec : Office du tourisme de Québec,.
- OTQ. (2015) *Québec, ville et région. Découvrez les différentes facettes de Québec*. Récupéré le 2015-06-24 de <http://www.quebecregion.com/fr/>
- Page, S. (1995). *Urban tourism*. London : Routledge.
- Parazelli, M. (2002). *La rue attractive : parcours et pratiques identitaires des jeunes de la rue*. Sainte-Foy : Presses de l'Université du Québec.
- Paskaleva-Shapira, K.A. (2007). New Paradigms in City Tourism Management: Redefining Destination Promotion. *Journal of Travel Research*, 46(1), 108-114.
- Pearce, D.G. (2001). An integrative framework for urban tourism research. *Annals of Tourism Research*, 28(4), 926-946.
- Pearce, D.G. et Schänzel, H.A. (2013). Destination management: The tourists' perspective. *Journal of Destination Marketing & Management*, 2(3), 137-145.
- Perrien, J., Chéron, E.J. et Zins, M. (1983). *Recherche en marketing méthodes et décisions*. Chicoutimi : G. Morin.

- Peyrache-Gadeau, V. et Pecqueur, B. (2011). Villes Durables et changement climatique : quelques enjeux sur le renouvellement des "ressources urbaines". *Environnement Urbain / Urban Environment*, d1-d9.
- Pilette, D. et Kadri, B. (2005). *Le tourisme métropolitain : le cas de Montréal*. Sainte-Foy : Presses de l'Université du Québec.
- PNUD. (2015a) *Étapes marquantes*. Dans *Programme des Nations Unies pour le développement, l'environnement au service du développement*. Récupéré le 18-04-2014 de <http://www.unep.org/Documents.Multilingual/Default.asp?ArticleID=250&DocumentID=43&l=fr>
- PNUD. (2015b) *A propos du PNUD*. Dans *Programme des Nations Unies pour le développement*. Récupéré le 18-04-2014 de http://www.undp.org/content/undp/fr/home/operations/about_us.html
- PNUE. (1987). *Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone* Montréal : Secrétariat de l'ozone, Programme des Nations Unies pour l'environnement. Récupéré de http://ozone.unep.org/new_site/fr/Treaties/treaties_decisions-hb.php?sec_id=342&show_all
- PNUE et OMT. (2005). *Making Tourism More Sustainable - A Guide for Policy Makers*. : Programme des Nations Unies pour l'environnement et Organisation mondiale du tourisme.
- Poirier, C. (2000). Figures de la mémoire collective : monuments historiques et plaques commémoratives dans la ville de Québec. Dans Augustin, J.-P., Sorbets, C. et Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine. (dir.), *Sites publics, lieux communs : aperçus sur l'aménagement de places et de parcs au Québec* (p. 67-86). Talence France : Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine.
- Poirier, C. (2008). Vers des indicateurs culturels élargis? Justificatifs des politiques culturelles et indicateurs de performance au Québec et en Europe Dans C. Andrew, S. J. e. W. S. (dir.), *Accounting for culture thinking through cultural citizenship* (p. 235-256). Ottawa : University of Ottawa Press, ebrary Inc.
- Poirier, C. et Andrew, C. (2004). Décision et consultation au niveau local. Dynamiques et tensions entre la démocratie représentative et la démocratie consultative à Ottawa Dans Le Duff, R., Rigal, J.-J., Alain, M. et École nationale d'administration publique (Québec) (dir.), *Démocratie et*

management local : 1res Rencontres internationales. Thèmes & commentaires. (p. 35-51). Paris : Dalloz.

Poirier, C. et Roy Valex, M. (2010). *L'économie créative : Bilan scientifique et analyse des indicateurs de la créativité.* Dans canadien, R. d. r. p. à. P. (dir.). (Groupe de recherche sur les politiques/Politique, gestion stratégique et secrétariat francophone). Montréal : Institut national de recherche scientifique, Centre urbanisation, culture et société.

Poirot, J. et Gérardin, H. (2010). L'attractivité des territoires : un concept multidimensionnel. *Mondes en développement*, 1(149), 27-41.

Polèse, M. (2005). Cities and National Economic Growth: A Reappraisal. *Urban Studies*, 42(8), 1429-1451.

Prebensen, N., Skallerud, K. et Chen, J.S. (2010). Tourist Motivation with Sun and Sand Destinations: Satisfaction and the Wom-Effect. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 27(8), 858-873.

Québec International. (2013). *Bilan économique 2002-2012 pour la région métropolitaine de Québec – 10 ans de succès.* : Québec International.

Québec Original. (2015) *Régions et villes.* 2015-06-25 de www.quebecoriginal.com/ou-aller/regions-et-villes

Quinn, B. (2005). Arts Festivals and the City. *Urban Studies*, 42(5-6), 927-943.

Rajaonson, J. et Tanguay, G. (2009). Le développement durable au Québec : un classement des 25 plus grandes municipalités. *Canadian Journal of Urban Research*, 18(2), 40-77.

Réseau des transports de la capitale (RTC). (2005). *Plan stratégique de développement des services 2005-2014.* : Réseau des transport de la capitale. Récupéré de http://www.rtcquebec.ca/portals/0/Pages/A_Propos_Du_RTC/Publications/Doc/Plan_strategique_final.pdf

Richins, H. (2009). Environmental, cultural, economic and socio-community sustainability: a framework for sustainable tourism in resort destinations. *Environment, Development and Sustainability*, 11(4), 785-800.

Rigall-I-Torrent, R. (2008). Sustainable development in tourism municipalities: The role of public goods. *Tourism Management*, 29(5), 883-897.

- Ritchie, J.R.B. (1984). Assessing the Impact of Hallmark Events: Conceptual and Research Issues. *Journal of Travel Research*, 23(1), 2-11.
- Roberge, M. (2010). Le carnaval de Québec. *Ethnologie française*, 40(3), 487-494.
- Robinson, J. (2004). Squaring the circle? Some thoughts on the idea of sustainable development. *Ecological Economics*, 48(4), 369-384.
- Rogers, P.P., Jalal, K.F. et Boyd, J.A. (2008). *An introduction to sustainable development*. London : Earthscan.
- Rumpala, Y. (2008). Le « développement durable » appelle-t-il davantage de démocratie ? Quand le « développement durable » rencontre la « gouvernance ». *Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement*, 8(2).
Récupéré de <http://vertigo.revues.org/4996>
- Runnalls, K. (2007). *Choreographing community sustainability*. Vancouver : Centre of Expertise on Culture and Communities.
- Sachs, I. (1980). *Stratégies de l'écodéveloppement*. Paris : Éditions Ouvrières.
- Sallenave, C. et Sorosh-Wali, A.J. (2008). *Bordeaux-Unesco : les enjeux du patrimoine mondial de l'humanité*. Talence : Bastingage.
- Sansot, P. (1984). *Poétique de la ville*. (Nouv. éd.). Paris : Klincksieck.
- Saraniemi, S. et Kylänen, M. (2011). Problematizing the Concept of Tourism Destination: An Analysis of Different Theoretical Approaches. *Journal of Travel Research*, 50(2), 133-143.
- Sassen, S. (1996). *La ville globale New York, Londres, Tokyo*. Paris : Descartes.
- Saurugger, S. (2002). L'expertise : un mode de participation des groupes d'intérêt au processus décisionnel communautaire. *Revue française de science politique*, 54(4), 375-401.
- Savage, V.R., Huang, S. et Chang, T.C. (2004). The Singapore River thematic zone: sustainable tourism in an urban context. *Geographical Journal*, 170(3), 212-225.
- Savitch, H.V. (2010). What makes a great city great? An American perspective. *Cities*, 27(1), 42-49.

- Sébastien, L. et Brodhag, C. (2004). A la recherche de la dimension sociale du développement durable *Développement durable et territoires [En ligne]*(3). Récupéré de <http://developpementdurable.revues.org/1133>
- Sicault, J.D. et Kiss, A.C. (1972). La Conférence des Nations Unies sur l'environnement (Stockholm, 5/16 juin 1972). *Annuaire français de droit international*, 603-628. Persée <http://www.persee.fr>.
- Simpson, P.M. et Siguaw, J.A. (2008). Destination Word of Mouth: The Role of Traveler Type, Residents, and Identity Salience. *Journal of Travel Research*, 47(2), 167-182.
- Snepenger, D., King, J., Marshall, E. et Uysal, M. (2006). Modeling Iso-Ahola's Motivation Theory in the Tourism Context. *Journal of Travel Research*, 45(2), 140-149.
- Sommet des leaders nord-américains. (2009) *Déclaration des leaders nord-américains sur le changement climatique et l'énergie propre*. Récupéré le 20-04-1015 de <http://www.pm.gc.ca/fra/nouvelles/2009/08/10/declaration-des-leaders-nord-americains-changement-climatique-et-lenergie>
- Sorkin, M. (1992). *Variations on a theme park the new American city and the end of public space*. New York : Hill and Wang Noonday Press.
- Speirs, C. (2003). *Le concept de développement durable : l'exemple des villes françaises*. Paris : L'Harmattan.
- Stafford, J. (1995). *Microéconomie du tourisme*. Sainte-Foy : Presses de l'Université du Québec.
- Stafford, J., Bodson, P. et Stafford, c.M.-C. (2006). *L'analyse multivariée avec SPSS*. Sainte-Foy : Presses de l'Université du Québec.
- Statistique Canada. (2011) *Profil du recensement* Récupéré le 2014-06-26 de <http://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2011/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F>
- Stock, M. et Lucas, L. (2012). La double révolution urbaine du tourisme. *Espaces et sociétés*, 3(151), 15-30.

- Sustainable Cities & Towns. (2015) *Aalborg process*. Récupéré le 21-04-2015 de <http://www.sustainablecities.eu/cities/european-sustainable-cities-and-towns-campaign/>
- Swanson, K.K. et Horridge, P.E. (2006). Travel motivations as souvenir purchase indicators. *Tourism Management*, 27(4), 671-683.
- Tanguay, G. et Rajaonson, J. (2013). Sélection et utilisation d'indicateurs de tourisme durable dans l'évaluation de projets et de politiques. *Transfert*, 1, 102-115.
- Tanguay, G., Rajaonson, J., Lefebvre, J.-F. et Lanoie, P. (2010). Measuring the sustainability of cities: An analysis of the use of local indicators. *Ecological Indicators*, 10(2), 407-418.
- Tanguay, G., Rajaonson, J. et Therrien, M.-C. (2011). *Sustainable Tourism Indicators: Selection Criteria for Policy Implementation and Scientific Recognition*. Dans CIRANO (dir.). (Serie Scientifique).
- Tanguay, G., Rajaonson, J. et Therrien, M.-C. (2013). Sustainable Tourism Indicators: Selection Criteria for Policy Implementation and Scientific Recognition. *Journal of Sustainable Tourism*, 21(1), 1-18.
- Taylor, R. (1990). Interpretation of the Correlation Coefficient: A Basic Review. *Journal of Diagnostic Medical Sonography*, 6(1), 35-39.
- Theys, J. et Emelianoff, C. (2001). Les contradictions de la ville durable. *Le Débat*, 1(113), 122-135.
- Timur, S. et Getz, D. (2008). A network perspective on managing stakeholders for sustainable urban tourism. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 20(4), 445-461.
- Timur, S. et Getz, D. (2009). Sustainable tourism development: how do destination stakeholders perceive sustainable urban tourism? [Article]. *Sustainable Development*, 17(4), 220-232.
- Tourisme Québec. (2015). *Proportion des visiteurs au Centre Infotouriste de Québec*. Direction des connaissances stratégiques en tourisme. Québec. Récupéré le
- Troitini Vinuesa, M. (1998). Tourisme et développement durable dans les villes d'art : le cas de Tolède Dans Cazes, G. et Potier, F. (dir.), *Le tourisme et la ville expériences européennes* (p. 111-125). Paris ; Montréal : L'Harmattan.

Trombinoscope. (2013). Alain Juppé : la renaissance de Bordeaux.
Trombinoscope(Janvier), 4-5.

UNESCO. (1985) *Arrondissement historique du Vieux-Québec*. Récupéré le 2014-04-25 de <http://whc.unesco.org/fr/list/300>

UNESCO. (2000) *Réunion sur l'authenticité et l'intégrité dans un contexte africain*. Récupéré le 2015-06-22 de <http://whc.unesco.org/fr/evenements/443/>

UNESCO. (2007a) *Bordeaux, Port de la Lune*. Récupéré le 2015-02-11 de <http://whc.unesco.org/fr/list/1256/>

UNESCO. (2007b). *Décisions adoptées lors de la 31e session du comité du patrimoine mondial - Christchurch*. Paris : Organisation des nations unies pour l'éducation, la science et la culture.

UNESCO. (2011) *Recommandation concernant le paysage urbain historique, y compris un glossaire de définitions*. Récupéré le 2015-06-22 de http://portal.unesco.org/fr/ev.php-URL_ID=48857&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html

UNESCO. (2014) *Le Programme MAB*. Récupéré le 2015-04-17 de <http://www.unesco.org/new/fr/natural-sciences/environment/ecological-sciences/man-and-biosphere-programme/>

UNESCO. (2015) *Culture et développement*. Récupéré le 2015-06-22 de www.unesco.org/new/fr/culture/themes/culture-and-development/

Union Européenne. (1998). *Cadre d'action pour un développement urbain durable*. : Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité Economique et Social et au Comité des Régions.

Union européenne. (2007). *Charte de Leipzig sur la ville européenne durable* Leipzig, Allemagne : Etats membres Union Européenne. Récupéré de http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/sites/odysee-developpement-durable/files/25/Charte_Leipzig_Fr.pdf

URBATOD. (2006). *Bordeaux : la relance d'une ville par le tramway*. (Forum URBA 2015). Montréal

Uysal, M. (1994). *Global tourist behavior*. New York : International Business Press.

- Uysal, M. et Jurowski, C. (1994). Testing the push and pull factors. *Annals of Tourism Research*, 21(4), 844-846.
- Van Aalst, I. et van Melik, R. (2012). City festivals and urban development: does place matter? *European Urban and Regional Studies*, 19(2), 195-206.
- van den Berg, L. et Braun, E. (1999). Urban competitiveness, marketing and the need for organising capacity. *Urban Studies*, 36(5/6), 987-999.
- Van der Borg, J. (2000). Tourism and the city: some guidelines for a sustainable tourism development strategy. Dans Briassoulis, H. et Straaten, J. v. d. (dir.), *Tourism and the environment : regional, economic, cultural, and policy issues* (Rev. 2nd éd., p. 121-131). Dordrecht, Pays-Bas : Kluwer Academic.
- Van der Merwe, P., Slabbert, E. et Saayman, M. (2011). Travel motivations of tourists to selected marine destinations. *International Journal of Tourism Research*, 13(5), 457-467.
- Venkateshm, A. et Peñaloza, L. (2006). From Marketing to the Market: A Call for a Paradigm Shift. Dans Sisodia, J. S. a. R. (dir.), *Does Marketing Need a Reform: Fresh Perspectives on the Future* (p. 134-150). Armonk : M.E. Sharpe.
- Veyret, Y. et Le Goix, R. (2011). *Atlas des villes durables*. Paris : Éditions Autrement.
- Victoire, É. (2014). *Sociologie de Bordeaux*. France : La Découverte.
- Viel, L., Lizarralde, G., Maherzi, F.A. et Thomas-Maret, I. (2012). L'influence des parties prenantes dans les grands projets urbains. *Cybergeo : European Journal of Geography, Regional and Urban Planning*, 604. Récupéré de <http://cybergeo.revues.org/25310>
- Ville de Québec. (2003). *Plan stratégique de la Ville de Québec 2004-2008*. : Ville de Québec. Récupéré de https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/vie_democratique/administration/planification/docs/plan_strategique.pdf
- Ville de Québec. (2005). *Plan directeur d'aménagement et de développement*. : Ville de Québec. Récupéré de http://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/vie_democratique/administration/planification/pdad/

Ville de Québec. (2008). *Plan directeur du réseau cyclable*. : Ville de Québec.

Ville de Québec. (2010a). *Guide pratique d'accessibilité universelle*. : Ville de Québec. Récupéré de http://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/propriete/docs/acces/acces_Manuel_utilisation_2010.pdf

Ville de Québec. (2010b). *L'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres. Vision et potentiel d'accueil d'un nouveau quartier*. : Ville de Québec. Récupéré de <http://www.ville.quebec.qc.ca/grandsprojetsverts/territoire/ecoquartiers/docs/pointeauxlievres.pdf>

Ville de Québec. (2010c). *L'écoquartier de la Pointe-D'Estimauville. Vision et potentiel d'accueil d'un nouveau quartier*. : Ville de Québec. Récupéré de <http://www.ville.quebec.qc.ca/grandsprojetsverts/territoire/ecoquartiers/docs/destimauville.pdf>

Ville de Québec. (2010d). *La revitalisation du quartier Saint-Roch : un exemple d'innovation*. (p. 27). Québec : Ville de Québec

Ville de Québec. (2010e). *Stratégie de conservation de l'eau potable*. Québec : Ville de Québec. Récupéré de <http://www.myvirtualpaper.com/doc/ose-design/strategieaupotable/2010052603/#0>

Ville de Québec. (2011). *Plan de mobilité durable : pour vivre et se déplacer autrement*. : Ville de Québec. Récupéré de <http://www.ville.quebec.qc.ca/grandsprojetsverts/transport/docs/PlanMobiliteDurable.pdf>

Ville de Québec. (2013a). *L'art public. Vision du développement de la Ville de Québec 2013-2020*. Récupéré de https://www.ville.quebec.qc.ca/culture_patrimoine/docs/vision/VIQ1301_BrochureComplete.pdf

Ville de Québec. (2013b). *Vision du développement social de la Ville de Québec*. Québec : Ville de Québec. Récupéré de http://www.ville.quebec.qc.ca/publications/docs_ville/vision_developpement_social.pdf

Ville de Québec (2014). [Le Vieux-Québec plus attrayant pour les résidents].

- Ville de Québec. (2015a) *Centre Vidéotron (amphithéâtre multifonctionnel)* Récupéré le 2015-06-25 de <http://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/amphitheatre/index.aspx>
- Ville de Québec. (2015b) *Commission d'urbanisme et de conservation de Québec (CUCQ)* Récupéré le 2015-07-13 de https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/vie_democratique/administration/services_organismes_municipaux/autres_organismes_municipaux/cucq.aspx
- Ville de Québec. (2015c) *Entente de développement culturel* Récupéré le 2015-07-13 de https://www.ville.quebec.qc.ca/culture_patrimoine/programmes_subventions/entente_dev_culturel.aspx
- Ville de Québec. (2015d) *Maires depuis 1833*. Récupéré le 2015-03-14 de http://www.ville.quebec.qc.ca/maire/maires_depuis_1833.aspx
- Ville de Québec. (2015e) *Pistes cyclables* Récupéré le 2015-06-24 de https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/loisirs_sports/installations_sportives/pistes_cyclables/index.aspx
- Ville de Québec. (2015f) *Politiques*. Récupéré le 2015-06-23 de http://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/vie_democratique/administration/planification/politiques.aspx
- Ville de Québec. (2015g) *Prix et concours*. Récupéré le 2015-07-13 de https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/vie_democratique/administration/services_organismes_municipaux/autres_organismes_municipaux/cucq.aspx
- Ville de Québec. (2015h) *Stratégie de développement économique - Programme de soutien financier aux sociétés de développement commercial (SDC)* Récupéré le 2015-06-23 de http://www.ville.quebec.qc.ca/gens_affaires/strategie_dev_economique/programme_soutien_developpement_commercial.aspx
- Ville de Québec. (2015i) *Stratégie de développement économique - Programme de soutien pour le développement des entreprises technologiques du quartier Saint-Roch – Phase 1* Récupéré le 2015-06-23 de http://www.ville.quebec.qc.ca/gens_affaires/strategie_dev_economique/programme_psdetv1.aspx
- Vlès, V. (2008, 17 et 18 novembre 2008). Attractivité des villes touristiques : des limites au projet urbain. Dans PUCA (dir.). Colloque « L'attractivité : maîtrise

- du temps et de l'espace » (p. 7). Paris : Université Paris 12 et Université Lille 1
- Vlès, V. (2010). Nuovi scenari per l'attrattività delle città turistiche : un'azione limitativa per il progetto urbano. Dans Angeli, F. (dir.), *Nuovi scenari per l'attrattività delle città e dei territori : dibattiti, progetti e strategie in contesti metropolitani mondiali* (p. 219-228). Milan : INGALLINA P.
- Vlès, V. (2013, 24 janvier 2013). Espaces publics et mise en scène de la ville touristique. Dans l'Alimentation, l. I. S. d. T. d. l. H. e. d. (dir.). Les conférences de l'ISTHIA (p. 20). Toulouse : Université de Toulouse le Mirail
- Vlès, V., Berdoulay, V. et Clarimont, S. (2005, Octobre 2005). *Espaces publics et mise en scène de la ville touristique*. (Rapport final de recherche). Paris : Ministère délégué au Tourisme, Direction du tourisme et SET-CNRS-UPPA. Récupéré de <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00694757/document>
- Vlès, V., Clarimont, S. et Hatt, E. (2011). Tourisme durable, ville durable : Une articulation à parfaire. *Cahier Espaces*, 110, 154-163.
- Voyé, L. (2009). Architecture et urbanisme postmodernes : une expression du relativisme contemporain ? *Revue européenne des sciences sociales [Online]*, XLI(126). Récupéré de <http://ress.revues.org/542>
- Vrain, P. (2003). Ville durable et transports : automobile, environnement et comportements individuels. *Innovations* 2/2003 2(18), 91-112.
- Wackermann, G. (2011). *Environnement et écosociété : histoire, acteurs, économie, gestion, droit, écologie, patrimoine, santé et sécurité publique*. Paris : Ellipses.
- Wehrli, R., Lutzenberger, M., Stettler, J., Egli, H. et Pfister, D. (2012). Tourist's understanding of sustainable tourism: An analysis in eight countries. *GSTF Business Review (GBR)*, 2(2), 219-224.
- William, T. (2005). *Le développement durable au gouvernement fédéral : I. Le commissaire à l'environnement et au développement durable*. : Gouvernement du Canada, Division des sciences et de la technologie. Récupéré de <http://www.parl.gc.ca/Content/LOP/researchpublications/prb0512-f.pdf>
- WTTC. (2011). *Travel & Tourism 2011*. London : The Authority on World Travel & Tourism.

- Yin, R.K. (2012). *Applications of case study research*. (3rd éd.). Thousand Oaks, Calif. : Sage.
- Yoon, Y. et Uysal, M. (2005). An examination of the effects of motivation and satisfaction on destination loyalty: a structural model. *Tourism Management*, 26(1), 45-56.